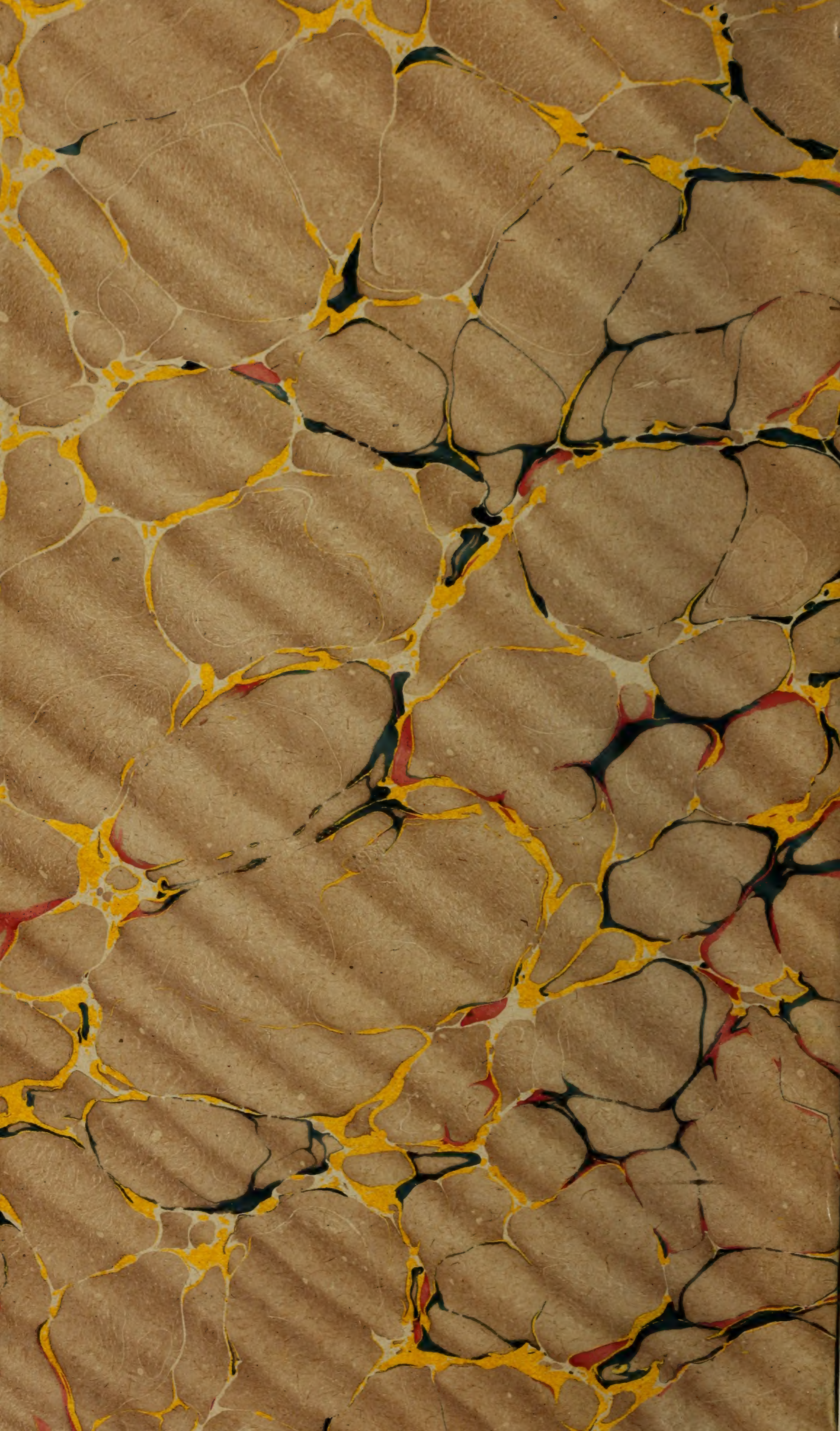
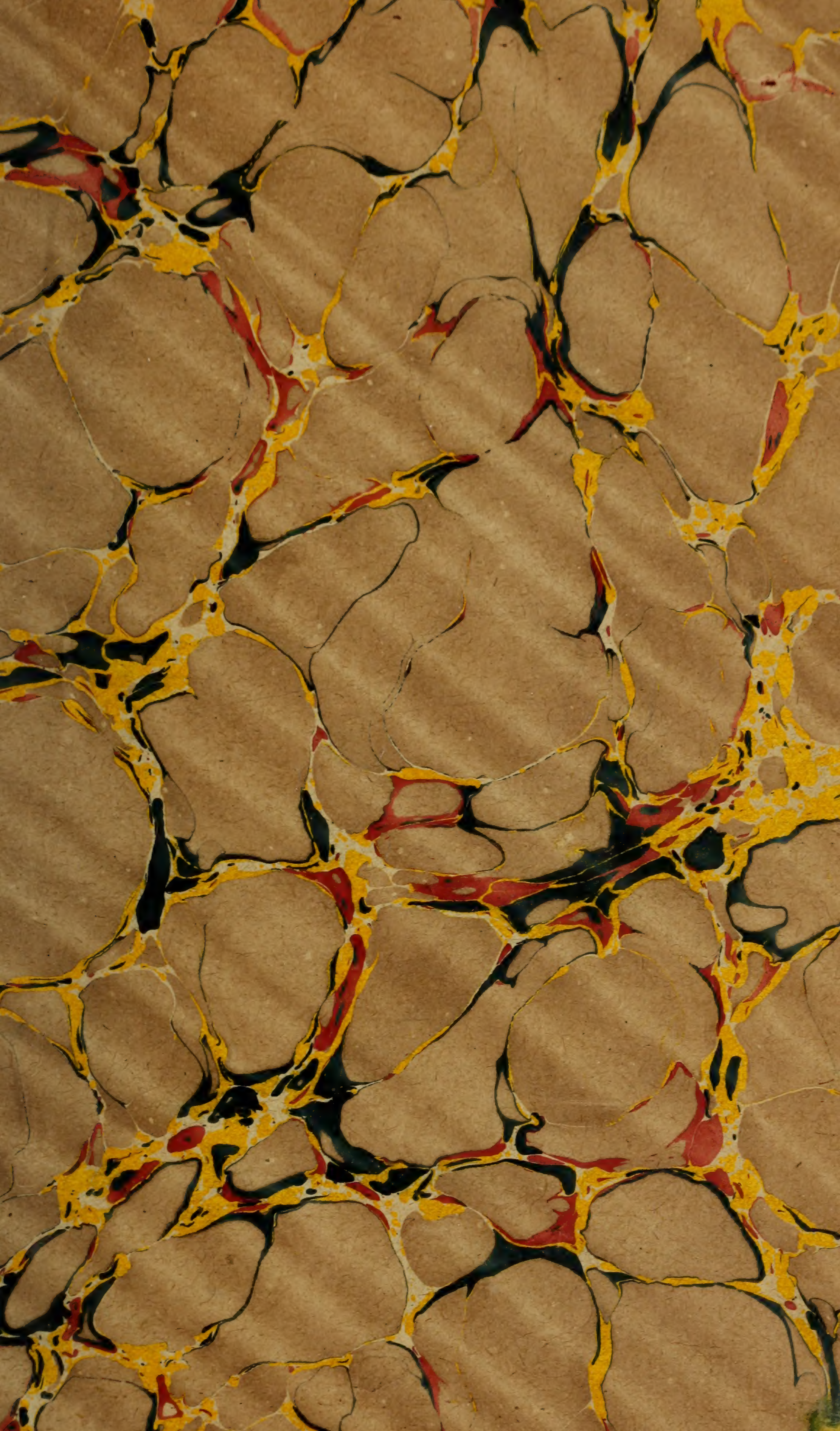






GUERRES

MARITIMES

DE LA FRANCE :

PORT DE TOULON.

PARIS. — TYPOGRAPHIE DE HENRI PLON,
IMPRIMEUR DE L'EMPEREUR,
RUE GARANCIÈRE, 8.

GUERRES MARITIMES DE LA FRANCE :

PORT DE TOULON

SES ARMEMENTS,

SON ADMINISTRATION, DEPUIS SON ORIGINE JUSQU'A NOS JOURS,

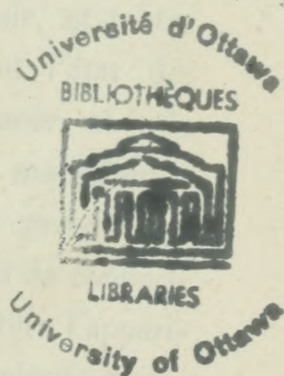
PAR

V. BRUN (DE TOULON)

COMMISSAIRE-GÉNÉRAL DE LA MARINE.

TOME PREMIER.





PARIS

HENRI PLON, IMPRIMEUR-ÉDITEUR,

RUE GARANCIÈRE, 8.

—

1861

AVANT-PROPOS.

La relation de ce que le port de Toulon a vu et a fait pendant ces derniers siècles peut remplir un livre intéressant. Son administration offre des traits à conserver, instructifs dans les variations mêmes qu'elle a subies. Les événements qui ont pris leur naissance dans son arsenal ont eu leur part dans les grandes affaires du temps; ils embrassent un tel nombre de faits maritimes, que l'on peut retrouver dans la Méditerranée l'histoire de la marine de France presque entière.

J'essaye de rappeler ces événements et d'indiquer par quels moyens plus ou moins féconds, plus ou moins précaires, ils ont été produits. J'aurai à mettre au jour, lorsqu'ils viendront à ma découverte, les expédients du pouvoir, et toutes les difficultés d'exécution, qu'aggravait souvent l'état des guerres et des finances. Je m'appliquerai à retracer, et je le ferai aussi simplement que ma plume exécutera ma volonté, les règles, les usages de nos ports, je dirais presque les mœurs passées que nous avons perdues de vue ou de connaissance. Je peux dire, par avance, qu'il en résultera l'apparition de faits inconnus capables de satisfaire la curiosité seule.

Je ne me dissimule point les embarras d'une pareille tâche; ce qui est déjà ancien coûte de la peine à trouver, à mettre en ordre, et surtout à juger. Ce que je fais n'est, à mon sens,

qu'un travail préparatoire pour aider, je le désire, et encourager une autre main que la mienne, un esprit plus étendu, un écrivain mieux placé, à prendre pour sujet la marine entière, et faire une histoire amplement satisfaisante des faits et des institutions maritimes.

J'ai puisé dans quelques écrivains que j'ai eus à ma portée, et principalement dans les registres de la marine conservés à Toulon. Mais, malheureusement, ils ne remontent pas assez loin; il m'a manqué une foule d'éclaircissements. J'ai éprouvé le regret, exprimé par plusieurs successeurs de M. de Vauvré, de n'avoir trouvé que quelques traces fugitives de la correspondance de cet intendant, qui a assisté à la fondation du second arsenal, et dont l'administration a été une des plus longues dont un magistrat puisse s'honorer. Il a tenu les rênes du port pendant trente-cinq années; et lorsqu'il fut appelé à faire partie du Conseil de marine créé après la mort de Louis XIV, il porta avec lui tous ses papiers. Il enleva ainsi la connaissance plus parfaite que j'aurais voulu trouver de beaucoup de travaux, et de l'armement de ces glorieuses escadres qui vainquirent Ruyter, brûlèrent Alger, humilièrent Gênes, et aidèrent dans l'Océan à faire plier, pendant quelques années, les armées navales réunies de la Hollande et de l'Angleterre.

J'avoue donc que je n'ai pu tout savoir, et parmi ce qui est parvenu à ma connaissance, obligé de faire un choix, afin de ne rien présenter qui ne soit véritablement digne de quelque attention, n'aurai-je pas quelquefois à craindre d'avoir omis bien des choses, ou d'en avoir trop accepté? Entraîné par mon sujet, souvent et toutes les fois que je l'ai pu, j'ai fait parler les chefs du port et les personnages de mon histoire, non

point par des paroles et des intentions prêtées, mais par ce qu'ils ont véritablement dit et ce qu'ils ont écrit; j'ai puisé dans leur correspondance, ne trouvant pas de meilleur moyen de faire connaître les hommes et leurs pensées que de produire leurs paroles.

Mon dessein est de présenter l'état du port de Toulon depuis le dix-septième siècle, et plus particulièrement pendant le dix-huitième et celui où nous sommes, pour lesquels j'ai trouvé de plus nombreux renseignements. J'y arriverai bientôt après que j'aurai donné, dans un exposé succinct, une idée de ce qu'on a dit sur l'origine de la ville et du port, et que j'aurai retracé rapidement quelques événements maritimes de la Méditerranée antérieurs à ces trois siècles.

Désirant resserrer mon cadre, pour ne parler que de la marine de Toulon, je ne ferai excursion ailleurs que quand la nécessité de mon sujet m'y conduira, et surtout je ne ferai mention que très-brièvement des événements généraux auxquels ceux du port se trouveront liés, ne prétendant pas connaître l'histoire plus que mon lecteur.

GUERRES MARITIMES

DE

LA FRANCE,

PORT DE TOULON,

SES ARMEMENTS ET SON ADMINISTRATION.

LIVRE PREMIER.

DE 1490 A 1609.

Origine de Toulon. — Commencement de sa marine. — La Grosse-Tour. — Préjan. — Invasion de Charles V. — Doria. — Barberousse. — Première fondation de l'arsenal par Henri IV.

La ville de Toulon n'a acquis de l'importance que par ses établissements maritimes, dont les premières fondations datent du règne d'Henri IV. Quoiqu'elle eût été érigée en évêché peu après l'introduction du christianisme dans les Gaules, ce qui doit faire supposer qu'elle n'était pas une des moindres villes de ces temps, cependant, on peut dire qu'elle est restée peu considérable, ayant été saccagée plusieurs fois par les Sarrasins, et laissée déserte en différents intervalles.

On n'est point d'accord sur son origine, ni même sur le premier nom qu'elle a porté. On l'a souvent confondue avec le château de Tauroïs ou Taurentum. On l'a supposée colo-

nie grecque, et on lui a prêté de l'importance, se fondant sans doute sur la sûreté de sa rade et d'autres avantages de sa position, qu'on ne pouvait croire avoir été méconnus ou négligés par les Grecs, lorsqu'ils vinrent fonder des colonies dans le midi des Gaules. Quelque crédit que cette conjecture emprunte des noms de plusieurs érudits, on pourrait, cependant, avoir lieu de douter que la rade de Toulon eût été choisie par les Grecs pour y faire un port, surtout dans le lieu où la ville est bâtie. La navigation ancienne était différente de la nôtre. Les vaisseaux ayant des dimensions infiniment moindres que ceux d'aujourd'hui, et ne pouvant comme eux être défendus de loin par l'artillerie des côtes, on ne cherchait point un mouillage dans le milieu des rades, mais plutôt un rivage où l'on fût à couvert, non-seulement des vents, mais encore des ennemis et des pirates. Le golfe de Toulon n'était qu'une rade foraine qui, quoique sûre contre les vents, n'offrait point de protection contre la force. La place où est la ville, sans abri, sans calanque, était une plage cuverte qu'il faudrait plutôt appeler un marais, car on n'a qu'à se rappeler ce qu'étaient les bords d'alentour, avant les travaux faits au Mourillon et à Castigneau, pour juger qu'il n'y a pas trop longtemps, tout le rivage ressemblait à celui que nous avons encore vu à la Rode et aux Poudrières. Les Grecs préféraient des ports tout faits par la nature, comme Marseille.

Il est également à croire que les Romains, dans le temps de leur puissance maritime, n'avaient point fait un port à Toulon. Ils creusaient ordinairement les leurs dans les terres près des embouchures des rivières, comme Ostie, Porto, Ravenne, Rimini, Fréjus, qui, séparés des villes et fermés par des chaînes, étaient entourés d'édifices, au milieu desquels les bâtiments de guerre et les navires commerçants étaient dans un bassin tranquille, à l'abri des grands orages. Nous n'avons pour Toulon aucune trace de ce genre, locale ou historique.

Il n'était pas impossible pourtant qu'il y eût un faible établissement en quelque endroit de la rade, car cette côte ne devait pas être sans habitants; quelques tombes de grande ancienneté, des médailles romaines datant des premiers empereurs, découvertes en différents temps, quelques mosaïques grossières trouvées depuis peu, donneraient à penser qu'il existait là, autrefois, quelque population agglomérée; il y avait des pêcheurs, des caboteurs peut-être, comme aujourd'hui dans quelques-uns des nombreux bourgs qui bordent la côte; ses monts au nord étaient boisés, et la terre, moins lavée par les pluies, devait avoir une culture; mais l'importance historique de Toulon ne s'agrandit point; et il semble, en définitive, qu'on ne peut avoir une bien haute idée de son antiquité, si l'on fait attention que son nom paraît pour la première fois dans l'Itinéraire d'Antonin, que les uns datent du deuxième, d'autres du quatrième siècle.

On convient généralement pour fixer la naissance de Toulon, que quelques colons, ou des étrangers, attirés par l'abondance des eaux et leurs propriétés, par le murex que la mer environnante produisait, et qu'on pourrait y trouver encore, par le kermès qu'on recueillait sur les monts voisins, se fixèrent sur ces rivages, et y établirent une manufacture de teinture que l'on sait avoir été exploitée par les Romains dans les premiers siècles de notre ère. Des restes d'ancienne construction qu'on a trouvés sur le côté occidental de la rade ont fait supposer qu'elle y était située. Voilà ce que l'on peut dire de l'origine de cette ville. Les autres versions n'ont jamais été que des conjectures ou des fables, telles que celles qui sont consignées dans les archives de la commune.

La ville de Toulon semble avoir été plus que toute autre ville en butte aux excursions des Sarrasins. La dernière fois qu'ils la prirent fut le 4 août de l'an 1197. Ils mirent le feu à toutes les maisons; et, selon leurs usages, ils emmenèrent captifs en Afrique tous ses habitants.

Repeuplée bientôt après, on commença à la fortifier. Les Sarrasins osèrent moins l'attaquer, et les courses qu'ils firent plusieurs fois sur les côtes voisines, se bornèrent à faire quelques esclaves.

Ces sortes d'expéditions n'étaient pas seulement du goût des Barbaresques. Les nations chrétiennes s'y adonnaient, si on peut le dire, avec plus d'excès. On a vu souvent sur nos côtes des Génois et d'autres Européens enlever les habitants pour en faire un objet de trafic; et lorsque ce commerce des esclaves chrétiens se fut perdu dans les progrès humains, les puissances maritimes de la Méditerranée continuèrent à diriger des courses sur les côtes de la Barbarie, pour enlever des Maures et peupler leurs bagnes et leurs galères. Ce n'était qu'un genre réciproque d'hostilités. Nous verrons sortir de pareilles expéditions du port de Toulon bien avant dans le dix-huitième siècle.

Dans les armements des croisades, Toulon n'est guère cité. Philippe-Auguste s'embarqua à Gênes (1190). Les vaisseaux de Louis IX partirent de Marseille et d'Aiguesmortes (1248-1270); Toulon prêta seulement sa rade pour point de ralliement des navires affrétés à Gênes. Philippe de Valois faisait armer à Marseille (1325) la flotte puissante qu'il tourna ensuite contre les Anglais. La Provence, alors sous ses comtes, étant un faible Etat éloigné le plus souvent des yeux de ses possesseurs, restait étrangère aux expéditions maritimes. Les rois de France, lorsqu'ils avaient besoin de faire des armements sur mer, empruntaient des ports, comme ils se faisaient prêter des flottes, car ils se servaient ordinairement dans leurs expéditions de navigateurs génois, espagnols ou pisans. Il paraît, cependant, que la position de Toulon fixa l'attention de Louis IX, et l'on attribue à ce roi la fondation de l'hôpital Saint-Mandrier, qu'on dit bâti près d'une ancienne chapelle qu'avait habitée un ermite désigné dans les chroniques sous le nom de saint Mandrian. Cet établissement servit longtemps

d'hospice aux Croisés qui faisaient le voyage de la Terre-Sainte. La reine Jeanne, qui a laissé de si divers souvenirs en Provence, en prit possession, et y fit faire des ouvrages, un siècle après.

1481. — La cession que Charles d'Anjou fit à Louis XI fut le commencement d'une nouvelle ère pour la Provence et pour la marine. La France, possédant alors des ports importants sur la Méditerranée, regretta moins les frais d'une marine et s'en occupa davantage. Les flottes, dont les galères faisaient jusqu'alors toute la force, furent en partie composées de bâtiments à hauts bords; leur tirant d'eau ne leur permit plus guère de se tenir à Marseille, où était le principal arsenal, et la rade de Toulon devint précieuse.

1494. — Charles VIII fit armer dans les divers ports de la Provence une flotte de 77 vaisseaux, galères et galéasses que le duc d'Orléans commanda. Elle contribua aux progrès rapides que Charles fit en Italie. L'usage du canon était alors nouveau, et les Français en rendirent l'effet plus terrible en se servant de boulets en fer au lieu de boulets en pierre. Cette flotte accompagna la marche triomphante de Charles VIII jusqu'à Naples, et fut sur le point de l'aider dans la conquête de la Grèce, qui se préparait à le recevoir comme un libérateur. Mais cette expédition languit par la frivolité du conseil du jeune roi, qui bientôt lui fit perdre toute l'Italie. Il est à remarquer que la flotte française était formée de bâtiments nationaux, puisque Charles, en traitant, à son retour, avec Sforze dans le Milanais (1495), mit beaucoup d'intérêt à stipuler la restitution de huit de ses galères, surprises par les Génois à Rapallo.

1501. — Louis XII suivant les traces de son prédécesseur en Italie, entretint toujours des vaisseaux dans la Méditerranée. Il arma une flotte où se trouvaient 16 gros vaisseaux, dont l'un portait 1,200 soldats, sans compter les matelots, et 200 pièces d'artillerie, dont 14 de gros calibre. Cette flotte

ayant cessé ses opérations en Italie, suivit le zèle des chevaliers de Jérusalem qui la commandaient, et fut menée contre les Turcs. Repoussée à Mételin, battue par la tempête et dispersée, elle se trouva en butte aux alliés qui devaient quelque temps avant la secourir. Les Vénitiens, plus infidèles que les Turcs, dit Mézerai, traitèrent en ennemis les vaisseaux qui se réfugièrent dans leurs îles; et une flotte espagnole poursuivit jusqu'à Otrante 4 galères réunies par Préjan, qui, se voyant bloqué, brûla son escadre et s'en revint par terre avec ses équipages.

Louis XII répara bientôt ses pertes. Il arma de nouvelles flottes commandées par d'habiles marins, devant lesquelles les Espagnols n'osèrent se présenter; et les tenant en mer à propos, il bloqua souvent Gênes pour la soumettre ou la punir (1507, 1513, 1514).

Il songea à fortifier Toulon du côté de la mer. Il fit bâtir, à l'embouchure de la petite rade, la Grosse-Tour, regardée dans ce temps-là comme une *très-grande et très-forte citadelle*, capable d'empêcher l'entrée du port aux ennemis. Il la pourvut de toutes sortes de machines de guerre. La tour de l'Eguillette, située sur la pointe opposée, fut sans doute bâtie dans le même temps, puisqu'elle est dans le même goût de construction, et qu'elle était le complément de ce système de défense. On a du moins des traces de son existence sous le règne suivant.

Préjan était à cette époque un illustre capitaine de mer. Il partageait cette célébrité avec Bernardin de Baux, comme lui chevalier de Jérusalem. Ils possédaient l'un et l'autre plusieurs vaisseaux et galères qu'ils entretenaient à leurs dépens, et louaient au roi dans ses besoins. Il ne se faisait aucun armement sur mer en Provence, qu'ils n'en eussent la direction ou n'y commandassent.

Les historiens citent Préjan comme ayant conduit le premier des galères de France dans l'Océan. Il en emmena qua-

tre en 1512, et fit la même année de rares prouesses, puisqu'il coula à fond huit des plus gros vaisseaux ennemis dans le combat dont tous les historiens parlent où le fameux vaisseau la *Cordelière*, monté par Portzmoguer, capitaine breton, fut embrasé et entraîna dans son incendie l'amiral anglais la *Régente*, de même force. Il mourut en 1528, à 60 ans, des blessures qu'il venait de recevoir en prenant une galiote turque. Préjan fut amiral des mers de Provence et le premier, dit-on, qui eut le titre de général des galères de France. Né en Guienne, il a été cru Provençal par Mézerai, parce qu'il demeurait fort souvent en Provence, et qu'il y faisait ses armements, *composés pour la plupart de Provençaux*. Cette explication donnée par Bouche n'est pas inutile à rapporter : elle apprend du moins l'élan donné à la marine proprement française dans la Méditerranée, et confirme qu'on avait moins recours aux vaisseaux et aux marins des autres nations. Mais il y eut encore dans cette marine qui se faisait jour de malheureux intervalles.

François Ier, conduit en Espagne après la bataille de Pavie, monta sur mer, à Savone, sur 6 galères françaises, toutes peintes en noir, à cause du deuil qu'il portait de la reine Claude, sa femme (7 juin 1525). Il navigua accompagné de 15 autres galères espagnoles ou génoises, et de quantité de vaisseaux pour le conduire en sûreté à Barcelone. Ces 6 galères composaient tout le fond de sa marine, si même elles ne lui avaient pas été prêtées par quelqu'un de ses capitaines de mer.

Les côtes de la Provence étant souvent envahies et menacées toujours par son puissant rival, François Ier se vit privé assez longtemps des éléments dont il pouvait constituer ses propres escadres, et il appela plusieurs fois à son secours des escadres étrangères. Il eut toutefois, de ces alliés momentanés, plus d'incommodités et de sujets de repentir que de services réels.

1524. — Le Génois André Doria était au nombre des officiers généraux de la flotte qui sortit de Marseille pour la défense du pays, lorsque le connétable de Bourbon venait conquérir la Provence dont Charles-Quint avait promis de le faire souverain. Elle était de 33 bâtiments de différentes grandeurs, sous la conduite de La Fayette, amiral des mers du Levant. Un combat eut lieu devant Nice; les ennemis y perdirent 3 galères, Doria y fit prisonnier le prince d'Orange. Ce succès n'arrêta point l'armée impériale qui passa le Var. La tour de Toulon se défendit glorieusement; mais, abandonnée par l'armée navale qui s'opiniâtrait trop à vouloir garder les îles de Marseille au lieu de tenir la mer, elle suivit le sort du reste de la Provence. Bourbon en tira de *très-gros et épouvantables canons*, selon l'expression de Bouche, dont il se servit pour le siége de Marseille. Mais, n'ayant pu emporter cette place, il se retira après 43 jours, en ramenant son armée navale, qu'il avait tenue dans la rade de Toulon.

1527. — Doria fit briller encore la flotte française par quelques succès. Sorti de Marseille et de Toulon avec La Rochefoucault et Blancard, il délivra Gênes, sa patrie, du joug de Charles V; mais bientôt, mécontent des seigneurs français avec lesquels il servait, et mû par le généreux désir de donner l'indépendance à son pays, il abandonna la France et hâta par sa défection la ruine totale des Français en Italie.

Il ne tarda pas d'insulter lui-même, jusque sous le canon de Toulon et de Marseille, le pavillon français qu'il avait naguère défendu. Il prit et saccagea Saint-Tropez et la Grosse-Tour, et fit d'étonnants dégâts sur nos côtes, qu'il rendit plus malheureuses encore en les ouvrant aux Africains. Ceux-ci, enhardis par nos défaites, vinrent encore brûler des villages et ravir des habitants. En juin 1530, douze de leurs galères s'arrêtèrent aux îles d'Hyères. Le terroir d'Hyères et de Toulon jusqu'à la Valette fut le principal théâtre de leurs dévastations.

Ces événements avaient anéanti la marine. A la vue de tant d'armements divers dont on était entouré, on sentit la nécessité d'en créer une. Quatre hommes du pays construisirent à la fois, à Marseille, 13 galères, et ceci parut une chose fort nouvelle, car l'on était accoutumé d'aller prendre des ouvriers à Gênes pour la construction de ces bâtiments.

1536. — Ces 13 galères y étaient et rendirent des services en 1536, lorsque Charles-Quint, en personne, vint encore inutilement attaquer Marseille. Toulon, place sans défense contre des armées, avait subi dans cette nouvelle invasion le même sort qu'en la précédente; et de sa rade, la flotte ennemie faisait passer des vivres et des munitions à Aix, où l'empereur avait son quartier général.

Dès que la France commença à respirer après ces pénibles luttes, on augmenta le nombre des galères. On le porta à 40, que l'on résolut d'entretenir, et que l'on maintint effectivement armées ou en état de prompt armement pendant un bon nombre d'années : ancienne idée d'une marine permanente.

1543. — Une nouvelle guerre fit voir à Toulon une flotte turque que Soliman envoya comme allié des Français. Elle était composée de 110 galères, commandées par le fameux Barberousse. La flotte française, de 40 galères et de 20 brigantins, l'attendait, jalouse de réparer un échec que l'impatience du jeune comte d'Enghien lui avait fait éprouver dans une affaire d'avant-garde contre Jeannetin Doria. Mais tout l'effort de cette double armée aboutit à assiéger vainement le château de Nice, et à revenir sur la côte de Provence. L'escadre française rentra à Marseille, et laissa la flotte turque au mouillage de Toulon, faisant cercle devant la ville, objet de curiosité et de terreur. Là, Barberousse recevait à tout moment des sommes énormes, tandis qu'il se raillait de l'impéritie de ses alliés, et que les habitants souffraient mille avanies de la barbarie de ses gens. Il y passa tout l'hiver, sauf une partie

de sa flotte qu'il envoya hiverner à Alger, et qui vint le rejoindre au printemps. Le roi, pour se débarrasser de lui, le chargea de riches présents, et lui fit délivrer tous les esclaves maures et mahométans qui étaient sur ses galères, même des forçats français demandés par Barberousse, pour réparer les pertes de ses chiourmes (avril 1544). Ce fut un acte de plus de faiblesse ou d'imprévoyance, en ce qu'il annula tout à coup une partie de la marine, dépouillée par là d'un grand nombre de bras nécessaires à son action.

1551. — Le matériel naval légué à Henri II servit à le faire respecter sur la Méditerranée. Le baron de La Garde et Léon Strozzi, qui s'étaient signalés dans l'Océan contre les Anglais, se distinguèrent encore dans l'autre mer, tinrent Doria en échec, firent trembler Barcelone et amenèrent de riches butins à Marseille.

1555. — Quelques rois de France avaient eu des prétentions sur l'île de Corse. Henri II essaya d'en faire la conquête. Il en chargea le baron de La Garde, qui, ayant joint dans le golfe de Lépante sa flotte de 36 galères à celle des Turcs commandés par Dragut, fit voile pour la Corse. Les Français s'emparèrent de Bastia, Saint-Florent, Ajaccio, et les Turcs, de Bonifacio; mais la mésintelligence ayant pris naissance entre les deux alliés, parce qu'on tâchait de contenir le pillage des Turcs, l'île fut abandonnée.

1594. — La marine se maintint encore pendant quelques années. Charles IX, passant à Toulon et à Marseille, vit plusieurs galères qu'on avait armées et divisées en escadres pour lui donner une fête, et se plut à des promenades sur mer. Il assista à la mise à l'eau d'une galère neuve dont il fut le parrain.

Mais les troubles de la Ligue et les changements de partis auxquels les villes de la Provence, et surtout Toulon, furent en proie, anéantirent tellement ce principe de force navale, que lorsque Henri IV eut monté sur le trône, il n'y en eut

plus aucun reste. On ne vint pas à cette extrémité sans avoir fait plusieurs fois quelques faibles efforts pour armer des navires, si l'on peut en juger par les 500 soldats savoyards faits prisonniers à Montauron (17 septembre 1592), que le duc d'Épernon envoya aux galères à Toulon, et par d'autres prisonniers qui eurent le même sort en différents moments; mais leur détention ne dut avoir de durée que celle de la guerre, et il n'est pas moins vrai qu'on se trouva enfin sans chiourme, sans galère et sans bâtiment de guerre. Il n'y avait d'apparence de marine que dans quelques corsaires qui sortaient de Martigues et des ports voisins, car Marseille était comme enchaînée. Les Toscans s'étaient emparés, pendant nos désordres, des îles d'If et de Pomègue, et de là, ils faisaient les maîtres de nos côtes.

Nous avons une preuve de ce dénûment de la marine dans ce que le cardinal d'Ossat, ambassadeur de France à Rome, écrivait à Henri IV et au ministre de Villeroi, dans le temps qu'il alla négocier à Florence la restitution des îles de Marseille, qu'il obtint par son habileté, à la satisfaction des deux États. Il ne cessait de dire que c'était très-grande honte qu'un si grand royaume, baigné des deux mers, n'eût point de vaisseau de guerre et fût sans moyen de se défendre de quatre méchantes galères d'un duc de Florence. Il répétait, à toute occasion, qu'il fallait à la France une marine pour sa sûreté et sa réputation. (*Lettres* 136, 141, 150, *etc.* — 1598.) Les sollicitations de ce ministre éclairé, ami de sa patrie, habitué à parler avec franchise, ne furent pas inutiles. Henri IV avait suivi ses conseils en plus d'une occasion; il en profita dans celle-ci. On leur doit le retour de la France à des idées de marine et de navigation, et le parti que le roi prit de fonder un arsenal à Toulon. L'agrandissement de la ville entrepris en 1589 se faisait alors et était presque accompli. L'on avait voulu en faire une place forte, « parce que, tant » pour la commodité du port que comme l'une des clefs de

» la Provence, elle importait à la conservation du pays, et » qu'il fallait empêcher que la ville et la rade ne fussent encore » occupées par des armées et des flottes ennemies, comme » dans les invasions de Charles-Quint. » La pensée d'alors ne s'étendait guère plus loin; on n'avait pas encore solidement songé à créer l'arsenal, et ce ne fut que quelques années après, lorsqu'il fut question de régler la concession des terrains conquis sur la mer, qu'un arrêt du 30 juin 1599 prescrivit de réserver des places pour un arsenal, pour des magasins et pour la construction des vaisseaux; cette date si rapprochée de celle de 1598, où écrivait le cardinal, fait comprendre la prompte influence de ses exhortations; c'est à ce moment que l'arsenal s'ouvre.

Jusqu'alors, ce qu'on appelait le port de Toulon n'était qu'une plage fort étroite, fermée par une espèce de panne établie plutôt pour la police des bâtiments que pour leur sûreté. La ville elle-même consistait en ses quartiers du centre, renfermés entre le Cours, les rues des Marchands et de l'Évêché, et celle des Chaudronniers. Elle était comme partagée au milieu par un très-petit canal qui aboutissait jusque devant la Paroisse. On a pu se faire une idée de la position de Toulon à cette époque par un tableau représentant la flotte de Barberousse, qu'on voyait encore, à la maison de ville, avant 1793. Le dessin était à vue d'oiseau. En avant, étaient les deux tours; les galères de l'amiral ottoman, ornées de flammes et de banderoles, étaient mouillées au centre; et, au fond, on apercevait Toulon tel qu'il vient d'être décrit, avec l'église et l'ancienne tour de l'Horloge, située tout près et à gauche du petit canal. Le tableau était encore curieux par d'anciens vers provençaux à la louange de Barberousse, et il était remarquable de voir à quel point on avait pris la peine de flatter ce redoutable auxiliaire.

La ville, dans son agrandissement d'alors, s'étendit à l'est et au nord, jusqu'aux remparts que nous avons vus encore, à

l'ouest, jusque vers la rue des Savonnières, qui était adossée à des remparts démolis depuis longtemps. Elle fut environnée de bastions et de courtines qui, s'avançant dans la mer par deux grands môles, formèrent le port que l'on a appelé plus tard la vieille Darse.

Tous ces travaux furent faits aux dépens de la ville, à qui le roi, par considération, céda des places pour y bâtir des maisons. Celles qui sont sur le port datent de cette époque.

Dans la partie de terrain réservée pour l'arsenal, se trouvèrent enclos le vieux chantier de construction et le canal situé devant les bureaux des directions, et la même darse comprit le port marchand et le port militaire, que des pannes seulement séparèrent.

L'intérieur des môles fut destiné pour l'abri et l'amarrage des vaisseaux de guerre, et empruntant leur nom du rang des bâtiments que l'on eut plus particulièrement la coutume d'y placer, les deux côtés furent appelés depuis le *Grand Rang* et le *Petit Rang*.

L'on y trouva même une place pour les galères que Henri IV fit venir de Marseille à Toulon, où il les jugeait plus à portée d'éloigner des côtes de Provence les armements des princes voisins. Ce fut en 1609 qu'il les y appela, invitant, par une lettre du 27 novembre, les consuls à les y recevoir, et leur faisant ordonner par le général des galères, de Joigny, de faire creuser jusqu'à 12 pans (3 mètres) la profondeur de l'endroit qui leur fut destiné.

Ainsi se préparèrent les moyens qui ont formé tant d'escadres sorties de Toulon, et dont bientôt les premières firent la gloire du port et de la marine française.

LIVRE DEUXIÈME.

DE 1620 A 1660.

Premier corps de marine militaire. — Le cardinal de Richelieu. — Premiers règlements. — Iles Sainte-Marguerite. — Combat de galères. — Armements du duc de Brézé. — Achat de la marine de Toscane. — Expéditions à Naples. — Toulon pendant la Fronde.

Le premier fondateur du port de Toulon avait formé le plan d'une marine, qu'il considérait comme une des forces de l'État et la protectrice naturelle des pêches et du commerce; mais il n'eut pas le temps d'exécuter ce projet, ni tous ceux qu'il avait formés pour la gloire et le bien de la France.

L'agitation des premières années du règne de Louis XIII fit oublier toutes les bonnes vues d'Henri IV. Le ministère, abandonné aux jeunes courtisans qui raillèrent Sully, se conduisait au hasard et sans vue. L'édification de l'arsenal de Toulon, fort avancée en 1610, fut pendant quelques instants interrompue, et la marine ne reçut plus cette forte impulsion qu'elle attendait; cependant, le besoin d'avoir quelque force navale s'était fait si généralement sentir, qu'on lui fit faire quelques pas.

On a des traces d'un corps de marine militaire à Toulon en 1620. Il en sortit, en 1622, une escadre composée de 10 galères et de plusieurs vaisseaux ronds, dont quelques-uns venaient du nouvel arsenal, entre autres deux galions, dépeints par les historiens du temps comme des montagnes sur mer; l'un, de 1,200 tonneaux et 58 pièces d'artillerie, était au duc de Guise et portait son nom; l'autre était de 1,000 tonneaux et de 46 pièces de fonte. L'escadre passa le détroit, et joignit les vaisseaux qui se préparaient, dans les ports de la

Bretagne et de la Normandie, pour une attaque de la Rochelle. Un combat indécis fut livré le 22 octobre, et on allait recommencer le lendemain, lorsque la nouvelle de la paix conclue à Montpellier réunit les divers combattants, et fit retourner à Marseille et à Toulon les galères et les vaisseaux qui en étaient sortis.

Le cardinal de Richelieu, devenu premier ministre et tout-puissant, travailla avec zèle au rétablissement de la marine et du commerce. Il fit quelques règlements pour l'une et pour l'autre, en 1629.

Deux ans avant (1627), il s'était fait donner le titre de grand maître et surintendant général de la navigation, en supprimant la charge d'amiral, qui, dans l'accroissement que prenait la marine, eût donné trop de puissance à celui qui en était revêtu; car l'amiral était le chef et avait le commandement de droit de toutes les armées navales et de tous les ports. (*Ordonnances de* 1400, *de* 1517, 1543, 1584.) Par lui-même ou par ses propres officiers, il faisait construire, armer, désarmer, prenant soin des vaisseaux et de leurs munitions au retour des voyages. Il ordonnait les dépenses, en arrêtait les états, et avait seul la nomination des officiers de guerre et de finance servant dans la marine. Le cardinal de Richelieu réunit au gouvernement le pouvoir immense de l'amirauté, et dirigea lui-même, par les officiers qu'il fit créer par le roi, l'administration de cette branche des forces de l'État.

Un règlement qu'il fit le 29 mars 1631 décida que les vaisseaux ne seraient plus à la charge des capitaines, et que l'État posséderait en toute propriété sa marine. Des commissaires généraux, établis dans les ports, commencèrent à prendre soin de la conservation et de l'entretien des vaisseaux et de leurs agrès.

Ces résolutions amenèrent une législation spéciale pour l'armement et l'équipement des vaisseaux de l'État. Il n'y

avait eu jusqu'alors qu'une seule juridiction, celle de l'amiral, comme il n'y avait qu'une seule législation. Les règles disciplinaires de la marine commerciale, les us et coutumes de la mer, s'appliquaient aussi bien aux navires marchands qu'aux navires de guerre, quand l'État en faisait armer. Il devint nécessaire de réglementer l'armée de mer, dont l'État prenait possession permanente, comme l'était l'armée de terre; et, dès lors, s'engendra cette série d'ordonnances qui embrassèrent les vaisseaux, les équipages, les arsenaux et toute la marine militaire, et que commença un règlement de 1634 sur la discipline.

1633, 1634. — Fort occupé d'abaisser l'Espagne, et se doutant que les Espagnols attaqueraient la Provence, Richelieu songea à les empêcher d'y descendre. Il fit lever le plan de toute la côte maritime, afin d'y ordonner les fortifications nécessaires. Ce plan, dressé sur une grande échelle par Jacques Desmarets, professeur de mathématiques à Aix, qui le peignit avec soin sur vélin et l'enlumina en or, représentait la côte jusqu'à deux ou trois lieues dans les terres. Le cardinal, l'ayant reçu, ordonna lui-même que l'on fît les forts et batteries de Sainte-Marguerite, Saint-Honorat, la Croisette, Théoule, Agay, Cavalaire, Gapeau, les Embiès, Port-Cros, Porquerolles, Bregançon, Balaguier, et bien d'autres encore, le long de la côte et dans les îles.

1635. — Nonobstant ces fortifications, les Espagnols se saisirent, un an après, des îles de Saint-Honorat et de Sainte-Marguerite. Ils firent facilement cette conquête, aidés par une armée de 22 galères, 5 vaisseaux et plusieurs chaloupes canonnières, sous les ordres du duc de Fernandines; mais ayant voulu aborder au continent, ils furent repoussés. Alors ils cherchèrent à se maintenir dans les deux îles; ils les couvrirent de forts, y dépensèrent plusieurs millions, et les crurent imprenables.

1636. — La France avait peu de vaisseaux dans la Médi-

terranée. Elle tenait beaucoup à reprendre les deux îles, et ne croyait pas pouvoir le faire sans une grande armée navale. Des commissaires furent envoyés dans l'Océan pour y arrêter tous les vaisseaux qu'ils y trouveraient. L'évêque de Nantes vint en Provence pour le même objet et pour pourvoir à la subsistance de la flotte de l'une et l'autre mer, qui allait se rassembler à Toulon. 59 vaisseaux, commandés par Henri de Lorraine, comte d'Harcourt, arrivèrent vers la fin de juillet. Ils étaient chargés de 6,550 hommes de guerre et armés de 400 canons, tirés des places maritimes de tout le royaume. L'armement de la Provence fournit 12 galères, le grand galion du duc de Guise de 1,200 tonneaux, 14 vaisseaux sortis de différents ports et un grand nombre de barques, tartanes, brigantins et brûlots. Un autre prélat, Henri de Sourdis, archevêque de Bordeaux, était embarqué sur l'escadre, avec la qualité d'intendant et de chef du conseil de marine.

Ces forces redoutables firent disparaître l'armée navale d'Espagne, quoiqu'elle eût reçu des renforts. Cependant les deux îles ne furent pas reprises dans cette campagne, par la mésintelligence survenue entre l'amiral d'Harcourt et le maréchal de Vitry, qui commandait la Provence et l'armée de terre. Les représentations de M. de Sourdis furent inutiles sur l'esprit de ce dernier, homme violent, qui s'emporta jusqu'à frapper le prélat de sa canne. Toute mesure étant rompue et l'hiver s'avançant, l'escadre se remisa à Toulon. Quelques vaisseaux du Ponant eurent le temps de faire une excursion à l'île de Sardaigne, où la ville d'Oristagny fut pillée et saccagée [1].

1637. — L'année suivante, les mêmes forces se déployèrent avec plus d'appareil. Il resta fort peu de mariniers et de barques le long des côtes. Tous les bras et tous les secours furent de-

[1] Le maréchal de Vitry, rappelé à Paris pour rendre compte de sa conduite, fut emprisonné à la Bastille, d'où il ne sortit qu'après la mort du cardinal de Richelieu.

mandés pour cette expédition, que l'on envisageait comme une grande entreprise. La plupart des villes de Provence donnèrent des hommes, de l'argent, des subsistances. Marseille fournit 20 tartanes et arma 3 galères. Toulon, Hyères, Ollioules, fournirent 2,400 hommes, sur 6 vaisseaux armés à leurs dépens.

La force et la disette firent capituler les deux îles, après une assez vive résistance.

A peine les eut-on reprises, qu'une escadre espagnole de 15 galères parut sur les côtes, ayant 2,000 hommes de débarquement. Une escadre française composée d'un pareil nombre de galères, commandée par le lieutenant général de Pontcourlay, lui donna chasse, l'atteignit près de Gênes, et lui en coupa l'entrée. Les galères espagnoles étaient à la file l'une de l'autre; celles de France allaient de front; chacune devait aborder son adversaire. Au premier feu, les Espagnols tournèrent leur proue. On s'élança de part et d'autre, avec tant de roideur, que dans un instant presque toutes les proues furent engagées. L'ordre avait été donné d'aborder éperon contre éperon, afin d'éviter la supériorité que le grand nombre de soldats passagers eût donnée aux Espagnols, qui, dans les attaques en flanc, eussent présenté des masses d'ennemis. D'ailleurs, l'avant des galères françaises était plus fortifié, plus haut et mieux couvert. Toutes n'avaient pu réussir dans cette manœuvre, et les Espagnols eurent un succès partiel sur 3 galères qu'ils emmenèrent; mais 6 des galères espagnoles, engagées par les éperons, ne purent résister à l'attaque, et furent enlevées. La mêlée fut terrible et le combat court, mais tellement sanglant, que la mer, selon le rapport de plusieurs historiens, changea de couleur devant Gênes, tandis qu'on y entendait encore le bruit des canons. Duquesne, jeune alors, combattait sur la galère française qui faisait face à la Réale Espagnole; Roderic de Velasco, qui commandait la flotte ennemie, y fut tué; et lorsque la bannière française

eut flotté sur cette capitane, le reste de l'escadre ennemie prit la fuite ; la victoire était décidée. Il périt dans cette occasion 6,000 hommes. Ce fut le dernier combat remarquable de galères [1].

Une circonstance digne d'être rapportée contribua à ce brillant succès. Les forçats, devenus inutiles à la rame au moment de l'abordage, furent déchaînés. On les arma, pour combattre, de pierres et cailloux pris dans le lest, leur promettant la liberté en cas de victoire : une telle espérance leur donna tant de courage, ils s'élancèrent avec tant d'ardeur d'une galère à l'autre, que les vaincus confessèrent avoir été plus maltraités de leurs pierres que des canons et des mousquets. Cependant, quand, après la rentrée triomphante de l'escadre à Marseille, il fut question d'exécuter la promesse, on réfléchit que le renvoi de la chiourme ruinerait autant les galères que si la mer ou les combats les avaient fait périr; on résolut de n'en délivrer que six au sort de chaque bâtiment. Ce manque de parole produisit une mutinerie générale des autres esclaves, qui protestèrent qu'ils avaient mérité et gagné leur liberté au péril de leur vie. Ils se saisirent de leurs gardes, et il fût arrivé de graves désordres, si l'on n'eût opposé à temps des forces capables d'étouffer ce mouvement.

Voici les noms des 15 galères françaises, et leur ligne de combat de droite à gauche :

La Vincheguerre,	*La Montréale*,
La Patrone de France,	*La Servienne*,
La Richelieu,	*La Capitane de France*,
La Bilibaude,	*La Cardinale*,
La Générale,	*L'aiguebonne*,

[1] Cosme de Valbelle, capitaine de sa galère, y perdit la vie. Son fils, son lieutenant, y fut grièvement blessé, et comme se galère était tellement ruinée qu'il était impossible de la remettre en état de combattre, le roi lui fit don, par un brevet du 15 décembre 1637, d'une de celles enlevées sur les Espagnols.

L'Eguilly,
La Valbelle,
L'Épernone,
La Maréchale,
La Segniranne[1].

L'archevêque de Bordeaux, qui a figuré comme intendant d'escadre, était aussi habile dans l'exécution que dans le conseil. Il réunit aux deux charges d'archevêque et d'intendant celle de lieutenant général des armées navales, et ayant commandé diverses escadres dans l'Océan et la Méditerranée, il se rendit redoutable aux Espagnols, les battit en plusieurs rencontres, et leur fit des prises considérables (1638, 1640, 1641).

1643. — Toulon, devenu le centre de tous ces mouvements, voyait successivement accroître ses forces navales, et comptait, en 1643, vingt vaisseaux et quelques petits bâtiments. Cette escadre parcourut la mer sous la conduite du jeune duc de Brézé, qui s'honorait déjà de quelques belles actions sur mer. Il alla battre cette année les Espagnols près de Barcelone, leur prit sept vaisseaux; et peu après, les rencontrant à la hauteur de Carthagène, il les provoqua au combat, quoiqu'ils eussent l'avantage du nombre, et les défit après une affaire opiniâtre, où le vice-amiral ennemi fut pris à l'abordage, et huit autres vaisseaux furent coulés ou brûlés.

1644. — Cette même escadre du duc de Brézé resta armée les deux années suivantes pour favoriser les attaques de l'armée de terre en Espagne; et elle contribua puissamment, en 1645, à la prise de Roses.

1646. — Bientôt une plus forte armée se prépare à Toulon; elle est composée de 24 vaisseaux, 12 brûlots et flûtes, 20 galères et 70 tartanes. Elle porte 10,000 hommes de troupes.

[1] Les galères prises furent :
La Capitane d'Espagne, la Capitane de Sicile, la Saint-François, la Bassiane, la Patrone de Sicile, la Sainte-Marie.

On ne sait où l'orage tombera, et toute l'Italie est dans la crainte. Mazarin, alors ministre, mêlant l'honneur et l'intérêt de l'État au dessein de venger quelques injures personnelles, voulait enlever plusieurs places que les Espagnols possédaient en Italie, et en même temps inquiéter le pape Innocent X. La flotte part le 23 avril, entre d'abord à Civita-Vecchia malgré les remontrances du pape, exige des vivres, et tombant ensuite sur la côte, elle surprend aux Espagnols Telamone et St-Stefano, et attaque Orbitello, qui est assiégée par terre et par mer. Elle s'empare de 33 felouques qui portaient des secours à cette place, et va au-devant de l'armée navale d'Espagne qui arrivait. Celle-ci était composée de 31 galères, 25 grands galions et quelques brûlots, mais mal armée. Celle de la France, inférieure en force et mieux équipée, n'hésita pas à l'attaquer (14 juin 1646). Les Espagnols s'enfuirent. Le duc de Brézé, les poursuivant avec ardeur, eut la tête emportée par un boulet. Son successeur, incertain sur la destination de la flotte, la ramena à Toulon, et laissa à découvert Orbitello, qui fut bientôt secourue et dégagée.

1646. — Mazarin, alarmé de sa rentrée, envoya avec vivacité des ordres pour lui faire reprendre la mer. Il fut sur le point de donner pouvoir de la commander au cardinal de Valançay, mais le maréchal de La Meilleraye fut choisi. Ce nouvel armement fit voile le 17 septembre, composé de 29 vaisseaux français et 7 portugais, et s'empara sans peine de Piombino et de Porto-Longone, qui fournirent des ports capables de recevoir nos flottes et de les faire hiverner au sein de l'Italie. Le chagrin qu'en eut le pape fut une satisfaction pour le cardinal-ministre, qui en réussit mieux dans ses négociations avec lui.

A cette époque, le grand-duc de Toscane voulut se défaire de sa chiourme et de sa marine. La chiourme des galères françaises était ordinairement composée en partie d'esclaves barbaresques, achetés ou pris sur des corsaires, les seuls qui

fussent utiles à la rame, et d'un plus grand nombre de criminels, gens nouveaux à la mer et succombant à la fatigue. On avait besoin d'une chiourme faite au travail; Mazarin avait offert de l'acheter; mais les Vénitiens la marchandaient, et le grand-duc craignait en la cédant à la France de faire peine à l'Espagne. Le ministre, de son côté, fut un instant sur le point d'abandonner le marché, « parce que les excessives dé-
» penses avaient épuisé le trésor d'argent comptant, et qu'on
» n'avait pas besoin d'acheter ailleurs des corps de galères,
» les pouvant faire construire à bon marché dans Toulon et
» dans Marseille ». (Lettre du cardinal Mazarin du 9 novembre 1646. — *Négociations de Saint-Nicolas.*) A ces deux motifs se joignait le scrupule d'acheter des esclaves turcs, sujets directs du Grand Seigneur. Mais les Vénitiens n'ayant pu terminer leur accommodement, le grand-duc se replia sur la France. Les 4 galères et 2 galéasses qui composaient sa marine, et environ 1,200 esclaves, furent payés cent mille ducats. On surmonta le scrupule de conserver les esclaves turcs, par l'expédient que l'on trouva d'en faire l'acquisition sous le nom de quelques Génois.

1646. — Un hôpital des galères fut bâti à Marseille. Ce fut *une grande œuvre de charité* conçue par le comte de Gondy, général des galères de France, devenu ensuite père de l'Oratoire, résolue en intention par le cardinal de Richelieu, qui fut général des galères après lui, et accomplie par la duchesse d'Aiguillon, nièce du cardinal, avec la coopération de Vincent de Paul, qui fit desservir l'hôpital par des pères de sa Mission.

1647. — Cependant des mouvements survenus à Naples avaient excité la prétention du duc de Guise sur la souveraineté de ce royaume, qui semblait lui ouvrir les bras; il y entra sans peine. Le cardinal Mazarin envoya, pour l'aider dans son entreprise, une flotte de 27 vaisseaux, 7 brûlots et 20 galères qui, après s'être tenue quelque temps à Piombino et

avoir couru la mer, joignit les Espagnols près de Castellamare, les battit, leur prit plusieurs vaisseaux et revint victorieuse à Toulon. Mais, soit mauvaise fortune, soit que la France abandonnât la duc de Guise, parce qu'il travaillait à se rendre indépendant d'elle, ce jeune prince finit par succomber dans la lutte où il s'était engagé, et fut fait prisonnier par les Espagnols.

Ce dernier armement naval avait été l'occasion du plus ancien règlement qui nous soit connu sur le rang, les honneurs, les fonctions et le commandement des officiers de mer. On y voit le dessein de prévenir des contestations entre les officiers et particulièrement entre les chefs de l'armée navale. Le commandement supérieur fut donné au duc de Richelieu, lieutenant général pour les galères, et, sous lui, au grand prieur des Gouttes, lieutenant général pour les vaisseaux. (*Règlement du* 22 *juillet* 1647.) Les officiers des galères ont conservé dans la suite, et pendant tout le temps que ce corps a existé, cette supériorité de rang, à grade égal, sur les officiers des vaisseaux.

Le nombre des chefs d'escadre, borné précédemment à quatre, fut en cette circonstance accru de deux [1]. On annonça que cette augmentation de hauts grades avait pour but d'exciter l'émulation parmi les capitaines.

Le soin de la marine, en Provence, était alors confié au bailli de Valançay; il n'est pas dit sous quel titre, mais on peut supposer que ses pouvoirs furent l'origine de ceux des intendants des ports. Il était appelé au conseil de l'armée navale, y prenait séance après le lieutenant général, y avait voix, et devait être considéré comme y étant de la part du roi.

Parmi les vaisseaux construits à cette époque dans l'arsenal,

[1] Les chefs d'escadre avaient le titre d'un département maritime. Les quatre premiers étaient de Bretagne, de Normandie, de Guyenne et de Provence. Les deux nouveaux furent, l'un de Catalogne, l'autre de Dunkerque. Après la perte de la Catalogne, ce fut de Languedoc.

on peut nommer le *Parfait*, qui fut jugé vieux et condamné à être démoli 31 ans après, en 1678.

Le mobilier naissant et les approvisionnements que l'on commençait à réunir dans l'arsenal pour le moment du besoin, méritant d'être soignés de près par des personnes entendues, il fut placé des surveillants sous le nom de *maîtres d'équipages*, dont les devoirs n'étaient pas encore réglés par des institutions, mais étaient tracés dans les commissions personnelles et temporaires qui leur étaient délivrées.

Celle du 26 avril 1647, donnée par la reine mère, régente, au sieur Coriton, portait qu'il aurait soin de la conservation des bois, agrès et munitions, pour la construction, le radoub et l'armement des vaisseaux du roi. Le même Coriton avait reçu déjà, le 12 novembre 1643, une commission du duc de Brézé, « pour être second maître d'équipage, avoir » soin de la conservation des agrès, ustensiles et apparaux » des vaisseaux ronds; voir ce qui était nécessaire pour les » équiper et agréer lorsqu'ils seraient mis en mer; et, à leur » retour, les faire désarmer et désagréer, et mettre le tout » dans les magasins de la marine, ainsi qu'il serait jugé pour » le mieux ».

Dans ces commencements et pendant longtemps encore, avant qu'une organisation fût assise dans les arsenaux, une sorte de pouvoir était dévolu, sur la marine, aux consuls de la ville. Ils avaient déjà l'autorité politique et l'autorité militaire, comme lieutenants du roi, et le roi s'adressait à eux lorsqu'il comptait faire des armements maritimes, afin qu'ils y prêtassent leurs soins, et y contribuassent de leurs pouvoirs. Ils étaient toujours avertis des mouvements maritimes d'entrée et de sortie, et étant les gardiens de la chaîne du port, dont ils tenaient la clef, ces mouvements ne pouvaient se faire sans eux. Dans les désarmements, les vaisseaux restaient sous leur police et leur garde supérieure, quand le roi n'y avait pas autrement pourvu.

On trouve une ordonnance du comte de Grignan du 4 mai 1678, rendue d'après les ordres du roi du 21 avril, portant que les consuls tiendraient toujours à la chaîne une personne dont ils répondraient, pour fermer le port; et lors des armements des vaisseaux de Sa Majesté, l'ouvrir et le fermer pendant la nuit, toutes les fois que l'officier de garde à l'amiral le requerrait.

Pendant la longue guerre qui durait encore, un grand nombre de corsaires étaient sortis des ports de Provence, suivant une permission que le roi avait donnée, en 1635, à tous les Français de faire des armements et de courir sus aux ennemis de l'État. Mais ces sortes de bâtiments, équipés, le plus souvent, de gens sans aveu, faisaient des prises, non tant sur les ennemis que sur les alliés de la France, comme sur les Génois et autres, et encore plus sur les Français mêmes. Ces brigandages ruinaient entièrement le commerce, à tel point que les fermiers du fisc prétendaient à une diminution de leurs fermes. Pour obvier à toutes ces malversations, il fut ordonné que tous ceux qui voudraient armer en course seraient obligés de donner caution, pour répondre des mauvaises prises qu'ils pourraient faire. Ces cautions devaient être données devant les consuls des lieux où les armements se faisaient. (Arrêt du conseil d'État, donné à Paris, le 24 novembre 1646.)

Le chevalier Paul, avancé par son seul mérite, se faisait un nom dans la marine française. Il avait personnellement contribué au succès de plusieurs affaires. Commandant une escadre en 1647, il combattit vigoureusement, pendant trois jours, l'escadre de Naples, supérieure en force.

On avait pu remarquer jusqu'alors que, dans toutes les rencontres avec leurs ennemis, les vaisseaux français avaient dû leurs avantages plutôt à la bravoure qu'au nombre. C'est encore un témoignage que la marine sortait difficilement de son enfance, et qu'elle n'avait pas pris tout le développement

qui lui convenait, comparativement à d'autres puissances, même d'un rang inférieur.

1648 à 1651. — Les discordes de la minorité de Louis XIV la menacèrent d'un nouveau déclin. Les vaisseaux restèrent désarmés dans les ports, et on ne fut pas en état d'armer une flotte pour l'opposer aux Espagnols, qui reprirent Porto-Longone, Barcelone, et eurent plusieurs autres succès.

1652. — Toulon même eut sa part des agitations de la France. Cette ville s'était déclarée contre Mazarin avec tant d'opiniâtreté qu'elle fut la dernière de Provence qui se rendit au duc de Mercœur. Devenue le refuge des chefs des différents partis afflués des lieux circonvoisins, de Marseille même, la reddition en était d'autant plus difficile. Les Marseillais, dont le commerce était interrompu par les courses que faisaient les galères et les autres bâtiments de Toulon, pressaient le duc de Mercœur de faire le siége de cette ville, promettant de l'aider de leurs forces [1]. Mais le duc, avant d'en venir à cette extrémité, voulait, conformément aux instructions particulières qu'il avait de la cour, employer toutes les voies de la prudence et de la douceur pour ramener les mécontents sous l'obéissance. Effectivement, on entra en accommodement. Les députés de l'assemblée du pays, siégeant à Aix, vinrent dans la ville pour traiter de la réconciliation, et furent reçus avec honneur. Mais l'un d'eux, sieur de Bendor, officier de marine, étant allé voir sa galère, eut quelque démêlé avec l'argousin et le fit battre, raser et mettre à la chaîne. Cette exécution fit grand bruit; l'argousin était marié à Toulon, et soudain 3 à 400 mariniers coururent dans la

[1] Marseille, dans ces circonstances, fit éclater du ressentiment contre Toulon. Par un acte du 5 août 1652, elle ordonna à tous originaires ou habitants de Marseille qui seraient ou serviraient à Toulon, d'en sortir, sous peine de voir leurs familles chassées de Marseille, et leurs biens saisis et vendus; et défendit à tout négociant de Marseille de négocier avec Toulon. Les réfugiés conclurent alors une trêve, pendant laquelle ils promirent de ne faire aucune course sur mer; la reddition de la ville se traitait.

ville, en criant : *Dehors les traîtres, vive le roi!* (car ils croyaient toujours servir le roi), et produisirent un soulèvement qui obligea le capitaine de la galère et les autres députés de s'enfuir. Mais la crainte des armes et la persuasion d'un bon traitement firent enfin tant d'effet sur les habitants de la ville, qu'ils se rendirent vers le milieu de septembre, moyennant une espèce de capitulation, dont les principaux articles étaient une amnistie générale, le maintien de la ville en ses priviléges, même en ceux concédés par les rois qui lui accordaient la charge de lieutenant de roi, et la convention que tous les officiers des vaisseaux et galères seraient rétablis dans leurs charges, reçus dans la ville, et que tous les ordres du roi et de l'amiral concernant les vaisseaux et galères seraient exécutés sans empêchement. (*Convention du* 13 *septembre* 1652.)

Les galères se trouvaient alors depuis quelques années à Toulon, port militaire, où étaient concentrées toutes les forces de la marine. Mais Marseille, à la suite de ces derniers événements, après l'effroi que pendant ce temps elles avaient causé à son commerce, les réclama pour sa sûreté et sa défense maritime, et elles lui furent rendues.

1654. — Nonobstant ces événements, on parvint à armer, dans l'été de 1654, une assez grande flotte de 40 vaisseaux, que l'évêque d'Orange travaillait à rassembler depuis quelque temps. Toulon n'aurait pu les fournir tous; et l'on acheta ou fréta, comme on avait fait jusqu'alors dans les grandes expéditions, des navires particuliers, qu'on armait de quelques hommes et de quelques canons de plus. Le duc de Guise, sorti de sa prison en Espagne, s'y embarqua pour aller faire encore une fois la conquête du royaume de Naples, sur la foi des Napolitains qui le demandaient. La flotte partit de Toulon dans le mois d'octobre; elle avait 7 à 8,000 fantassins et cavaliers. Les vaisseaux qui, ordinairement portaient à peine deux mois de vivres pour leurs équipages, parce que les ca-

pacités étaient encore fort resserrées, surchargés, cette fois, d'un nombre considérable de passagers, virent bien plus tôt la fin de leurs vivres. Le mauvais temps de la saison les retint plus de jours en mer qu'on ne croyait; et lorsqu'ils arrivèrent sur les côtes de Naples, les Espagnols les empêchèrent d'y aborder. Courant jusqu'à Malte, ils n'y purent obtenir ni l'entrée, ni des subsistances; et ils s'en retournèrent, en proie à la famine qui les força de faire à Castellamare une descente d'abord assez heureuse, mais suivie de pertes et d'un prompt rembarquement. Lorsqu'ils remirent à la voile, la tempête leur fit périr un vaisseau. Enfin, heureusement, en passant à Livourne, ils furent assistés de quelques vivres, autrement ils étaient prêts à combattre les uns contre les autres, pour s'en disputer quelques restes. Cette triste campagne se termina au mois de décembre, avec perte de la moitié du monde, que la maladie, les combats ou les flots firent périr. De retour au port de Toulon, plusieurs succombèrent à une grande exténuation, d'autres moururent pour avoir satisfait leur faim trop avidement. Ce fait fut constaté par des médecins et chirurgiens envoyés de la ville d'Aix pour savoir si cette mortalité provenait de quelque maladie contagieuse.

Un autre armement, de 6 vaisseaux et 6 galères, sortit de Toulon, dans le mois de mai 1655, portant des troupes, sous la conduite du duc de Mercœur, pour aller secourir Roses et attaquer Cadequiers. L'expédition fut prompte et heurense. Mais, au retour, 5 galères périrent le 17 juin, sans qu'il échappât personne, sur des rochers situés entre la Corse et la Sardaigne, où elles étaient allées pour faire quelques prises sur les ennemis.

En septembre, avec cette flotte, renforcée de quelques autres armements, le duc de Vendôme attaqua la flotte d'Espagne à la hauteur de Barcelone et la battit. Le commandant Paul et d'autres officiers distingués y furent blessés.

Avant la bataille avait eu lieu un combat particulier, vers

Mayorque, d'un vaisseau français de 30 canons, commandé par le chevalier de Valbelle, contre 4 vaisseaux anglais, dont un de 60. Les Anglais l'attaquèrent sans qu'il y eût déclaration de guerre. Le vaisseau français, criblé, démâté, n'ayant plus une seule voile pour manœuvrer, refusa de se rendre, et alla s'échouer sur un banc. Le commandant anglais, touché de sa valeur, envoya une barque au chevalier de Valbelle, pour le sauver avec son équipage, et lui permit de se retirer sur les côtes de Provence.

Les années suivantes furent marquées par de nouveaux armements et quelques combats contre les Espagnols, où Paul augmenta sa réputation. Il reçut ordre, en 1658, du duc de Mercœur, de se porter devant Marseille, alors en état de troubles, pour l'intimider, et fut aidé de quelques vaisseaux anglais qui, se trouvant par occasion à Toulon, furent invités à se joindre à lui.

Enfin, le traité des Pyrénées (7 novembre 1659) termina une guerre qui durait depuis longtemps, et donna à la France tout le loisir d'asseoir sa marine sur des bases respectables et permanentes. On ne s'y livra pas, il est vrai, tout de suite, par un besoin général d'ordre et d'économie. On réforma même des officiers de marine, en se réservant de les replacer avant d'en admettre de nouveaux, mais, dès l'année 1662, tous les soins furent donnés à la marine, et Toulon se vit en peu de temps élever au rang des premiers ports militaires, par la magnificence de Louis XIV et les conceptions de Colbert.

LIVRE TROISIÈME.

DE 1661 A 1679.

Armements contre les Barbaresques. — Le chevalier Paul. — Impulsion donnée à la marine. — Commencements d'organisation militaire. — Nourriture des équipages. — Nombreux règlements. — Établissement des classes. — Expédition de Candie. — Occupation de Messine. — Duquesne. — Ruyter. — Naufrage de trois vaisseaux sortis du port. — Puget.

1661. — Les Barbaresques insultaient les navigateurs de toutes les nations et s'emparaient de nos bâtiments ; des particuliers armaient contre eux et leur faisaient souvent éprouver la valeur française. Tourville commença alors sa carrière maritime sur une frégate armée en course à Marseille, et se signala, pendant cinq années, par une multitude de faits d'armes où il poussa l'intrépidité si loin, qu'on aurait peine à les croire, si on ne les lisait pas ailleurs que dans les mémoires à moitié romanesques de sa vie.

1663. — Le roi, ayant pris la résolution « de pourvoir lui-» même à la liberté et à la sûreté de la navigation et du com-» merce de ses sujets dans les mers du Levant, fit armer deux » escadres composées chacune de trois de ses meilleurs vais-» seaux, tant pour faire la guerre aux corsaires de Barbarie » que pour escorter, dans les occasions, les navires français » et alliés ; et voulant faire choix d'une personne de mérite, » capacité, valeur et expérience pour commander les deux » escadres, il en confia la direction au chevalier Paul ». (*Commission du* 15 *novembre* 1662.) Ces escadres étaient composées des vaisseaux *le Soleil*, capitaine Duquesne, *l'Hercule*, *le Jules*, *le Mercœur*, *la Victoire* et *le Saint-Sébastien*. Elles donnèrent chasse aux corsaires, en prirent plu-

sieurs, et protégèrent le commerce; en quoi elles réussirent mieux que dans un autre dessein dont l'objet était d'enlever des Maures pour les échanger contre des chrétiens, ou pour en faire des forçats; car ayant voulu dans cette vue faire une descente à la Calle, elles trouvèrent le rivage bordé d'hommes armés.

Une autre escadre de trois vaisseaux :

Le Triomphe, de 800 tonneaux ;
Le Beaufort, de 600 ;
L'Infante, de 500,

fut armée dans le même temps, sous le commandement du capitaine de vaisseau Dalmeras, pour passer dans l'Océan et agir contre les corsaires de Barbarie, que l'on savait s'y être répandus en nombre assez considérable. Ces vaisseaux durent encore servir, selon les expressions de la commission du capitaine Dalmeras, du 9 octobre 1662, à porter des secours d'hommes, de vivres et de munitions dans les colonies françaises de Terre-Neuve, Acadie, Nouvelle-France, et autres pays d'Amérique.

1664. — Mais la principale occupation des vaisseaux de la Méditerranée était d'agir contre les Barbaresques, dont les brigandages recommençaient sans cesse. On jugea que le moyen de les contenir plus facilement était de faire un établissement en Afrique. Un nombre considérable de bâtiments fut armé; on rassembla 16 vaisseaux, dont quelques-uns vinrent des ports de l'Océan, et plusieurs galères. Il s'y joignit des bâtiments hollandais et des galères de Malte. On peut voir dans un règlement du roi, du 27 mai 1664, quels furent le rang et les honneurs accordés, en cette circonstance, à ces galères et à leur *capitane*, « pour éviter des contestations préjudiciables au » bien du service ».

Le commandement des vaisseaux français fut donné au chevalier Paul, devenu lieutenant général. L'expédition entière fut

dirigée par le duc de Beaufort, grand maître de la navigation. Six mille hommes de troupes s'embarquèrent et furent commandés par le marquis de Gadagne. On descendit à Gigeri, aux environs d'Alger. La place fut attaquée le 21 juillet, et en peu de jours on s'en rendit maître. Mais on s'y fortifia mal. Les Maures, ne l'ayant plus vue gardée par le duc de Beaufort, qui était allé croiser avec six vaisseaux, l'investirent de près et l'attaquèrent. On n'y était pas d'accord, et l'armée française, craignant une mauvaise issue, se rembarqua avec précipitation, dans la nuit du 30 au 31 octobre, abandonnant des canons, des munitions, et même 300 soldats. Un gros vaisseau nommé *la Lune,* chargé de cavalerie, périt au retour, à quelques lieues de Toulon.

Cependant on fut plus heureux à la mer. Les vaisseaux du chevalier Paul rencontrèrent une escadre des Barbaresques à la hauteur de Tunis. Une grande partie de leurs vaisseaux furent pris ou coulés, et principalement les plus forts en hommes et en canons, auxquels on s'attaqua de préférence. Ce succès fut suivi d'une victoire plus complète, que l'amiral français, avant de rentrer, remporta à la vue d'Alger. Il prit ou coula cette fois presque tous les vaisseaux des Barbaresques, qui ne purent en mettre d'autres à la mer de quelque temps. Par ces coups de vigueur, le nom du chevalier Paul, comme l'a dit un des poëtes du temps, *rendit la France formidable à tous les peuples du Levant.*

Il faut remarquer, pour être au courant des progrès de l'administration, que les opérations intérieures de l'arsenal étaient alors confiées à un capitaine de port. Celui-ci s'étant embarqué sur les galères du duc de Beaufort, pour y servir *tant en la charge de major qu'en celle de commissaire général,* il fut laissé à Toulon, pour le remplacer pendant son absence, un capitaine entretenu dans la marine, « personne fi-
» dèle et expérimentée, pour donner un soin particulier aux
» vaisseaux, avoir l'œil aux radoubs et carènes, et faire tout

» ce qui regardait la charge de capitaine de port ». (*Commission du duc de Beaufort, du 22 juin 1664.*)

Toulon fut affligé de la peste en septembre 1664. On a supposé qu'elle fut introduite par un ballot de soie débarqué la nuit pour éviter d'en payer les droits. Elle n'eut pas une suite fort désastreuse.

1666. — Les armements de l'Angleterre contre la Hollande firent destiner une escadre de 34 vaisseaux français à se joindre à celle des Hollandais et à leur prêter secours. La plus grande partie fut fournie par le port de Toulon, d'où l'amiral de Beaufort, qui la commandait, fit son départ. On compte sur les registres les noms de 19 vaisseaux armés dans le mois de mars 1666. On y reconnaît les dénominations de quelques vaisseaux barbaresques pris précédemment. Les ordres délivrés aux capitaines qui les commandaient portent que le roi faisait armer cette flotte pour la défense de ses États, et, qu'étant à la veille d'avoir un engagement contre les Anglais, il se fiait sur la capacité et la valeur de ceux qui commandaient pour remporter l'honneur du combat.

La flotte française n'arriva pas à temps pour se signaler dans la bataille que Ruyter et Tromp, jaloux d'ailleurs de combattre seuls, venaient de gagner contre les Anglais. A une seconde sortie, la jonction se fit et ne fut pas suivie d'événements. Le traité de Breda arrêta la guerre qui allait s'allumer entre la France et l'Angleterre.

A mesure que la France sentait ses forces de mer s'accroître, elle prenait sur cet élément une plus grande énergie. Une ordonnance du 9 mai 1665 déclara la prééminence de son pavillon sur ceux de tous les autres États, à l'exception de celui de l'Angleterre, envers lequel on n'osa pas encore décider hautement la question. L'article 4 de l'ordonnance exprimait que « Sa Majesté ne déterminait rien pour le moment à » l'égard des Anglais, se réservant de donner aux comman- » dants des armées navales des ordres particuliers pour ce qui

» les concernait. » Mais dans la suite l'ordonnance de 1689, rendue à l'époque où la France était à son plus haut période de puissance maritime, les comprit (*livre* III, *titre* 1er, *article* 5) avec les vaisseaux de tous les autres rois, en ordonnant aux vaisseaux français de se faire saluer les premiers par des pavillons égaux aux leurs, en toute rencontre : résolution dangereuse, et qui ne pouvait être valable que si elle était soutenue par une constante supériorité de force.

L'année 1667 est citée comme celle où une impulsion décisive fut donnée à la marine. Il fut fait dans les arsenaux de l'Océan et de la Méditerranée des approvisionnements considérables. Un grand nombre de vaisseaux furent construits à la fois dans tous les ports ; on en tira même des chantiers de la Hollande. (*Ordonnance du 4 mars* 1667.) On construisit à Toulon le premier vaisseau de 120 canons, nommé le *Royal Louis*. Il était magnifiquement orné, et doré avec profusion à l'avant, à l'arrière, dans l'intérieur des chambres et sur les préceintes. Les corps de troupe qu'on tenait pour la marine furent plus nombreux. On voit à cette époque des commissions d'entretien données à Toulon à des maîtres canonniers, voiliers, calfats. Un maître fondeur obtint le privilége exclusif de fondre dans le port, « parce que ses canons avaient moins de » poids que les précédents et permettaient d'augmenter de moitié le nombre de l'artillerie, qui est, suivant les expressions de » la commission, ce qui use le plus les vaisseaux en les déliant » et ouvrant les coutures. » Plusieurs commissaires ordinaires de marine furent établis pour suivre chacun une partie de l'administration du port. Un médecin, un chirurgien furent institués pour faire le service à terre, et examiner si les chirurgiens que les capitaines prenaient sur leurs bords étaient capables de bien traiter les malades. Le capitaine du port ne pouvant subvenir seul aux fonctions de son emploi, à cause du nombre accru des vaisseaux de guerre, on lui adjoignit un lieutenant, un enseigne de port, et on augmenta le nombre des maîtres d'équipage.

Il paraît qu'il n'y avait eu jusqu'alors que des intendants temporaires, et seulement quand il venait des amiraux dans le port pour commander des armées. Les affaires étaient ordinairement dirigées par le chef d'escadre commandant le port et par le commissaire général. Leurs fonctions étaient communes en tout ce qui était travaux et armements, comme en beaucoup d'autres devoirs. Ils agissaient ensemble, d'accord et pour le bien du service. Le capitaine de port avait à peu près les mêmes pouvoirs qu'eux. « Ils devaient tous les trois travailler conjointement ou séparément, quand l'un d'eux allait » en d'autres lieux pour le service, à l'entretien de la discipline » entre les officiers, les ouvriers et les matelots; à la sûreté et » conservation des vaisseaux, à leur radoub, gréement, dé- » gréement; à la remise des agrès, apparaux, canons, armes » et tout ce qui en dépend, dans les magasins, en bon ordre » et sans confusion; enfin à la construction des vaisseaux » qu'il plairait au roi de faire bâtir. » (*Commission de capitaine de port, du 8 mai* 1669.) Le commissaire général avait, de plus, l'administration des finances.

Le corps des officiers de vaisseau n'était composé, avant 1669, pour toute la marine, que de

30 capitaines qui avaient	1,000 fr. par an.
6 lieutenants.	à 300 fr.
10 capitaines de brûlot. . .	à 300 fr.

Il est vrai que chaque vaisseau n'avait, indépendamment de son capitaine, qu'un lieutenant et un enseigne, que l'on embarquait et payait seulement pendant la campagne; mais jugeant alors que le service retirerait de l'avantage par *l'entretien d'un plus grand nombre d'officiers*, on résolut d'instituer (*Règlement du* 27 *mars* 1669) :

60 capitaines, aux appointements de	1,800 fr.
60 lieutenants.	1,000 fr.

60 enseignes.	600 fr.
et 20 capitaines de brûlot.	600 fr.

Ces payes étaient fixées uniquement pour leur séjour à terre, et étaient différentes de celles qu'ils avaient sur les états d'armement.

Sept ans après, le nombre des officiers de la marine avait doublé. Le règlement du 15 janvier 1676, auquel est jointe une liste nominative, avait établi :

1	amiral de France,
2	vice-amiraux,
3	lieutenants généraux,
6	chefs d'escadre,
86	capitaines de vaisseau,
20	capitaines de frégate légère,
20	capitaines de brûlot,
10	capitaines de flûte,
120	lieutenants de vaisseau,
10	lieutenants de frégate,
150	enseignes de vaisseau.
428	

Ainsi le matériel et le personnel prenaient de l'accroissement. Les lois se multipliaient et confirmaient ce que les usages du port et les premiers essais d'institution avaient de bon et de sage. Dans le court intervalle qui s'écoula entre les années 1668 et 1675, le rouage se trouva régulièrement monté, et chacun, officier, marin, constructeur, administrateur, y reconnut sans peine sa place et ses fonctions.

L'exemple de la discipline sur les vaisseaux devant être donné par les capitaines, on voulut qu'ils fussent les premiers à partager les privations que donne le séjour du bord. Les capitaines alors couchaient ordinairement dans les villes, même à l'étranger. « Ce désordre produisait non-seulement de très-

» mauvais effets sur les esprits des autres officiers, des mate-
» lots et soldats des équipages, mais même il en était arrivé
» souvent des pertes de vaisseaux. » (*Ordonnance du* 30 *janvier* 1668.) Il leur fut interdit de quitter leurs bâtiments pour aller coucher à terre. Leurs habitudes se pliant difficilement à cette règle nouvelle, et plusieurs d'entre eux s'en dispensant toujours, ils furent menacés de l'interdiction et de plus forte peine s'ils y manquaient encore. (*Ordonnance du* 16 *mars* 1669.) On exigea même que les capitaines en armée ne quittassent pas leur bord, pendant le jour, sans la permission du général. (*Ordonnance du* 27 *septembre* 1670.)

Le préambule du règlement du 14 juillet 1675 fait foi que les officiers généraux, capitaines et autres officiers de marine se dispensaient facilement de l'exécution ponctuelle des ordres qui leur étaient donnés. Pour obvier à leur trop grande liberté, les devoirs des officiers et une police sévère leur furent tracés. (*Règlement du* 14 *juillet* 1675.)

Un changement notable s'exécuta dans les moyens de donner et d'assurer la subsistance aux équipages. Les usages des navires marchands, où le capitaine est le pourvoyeur du bord, étaient suivis sur les bâtiments de guerre. Les commissions que l'on délivrait aux capitaines des vaisseaux les autorisaient à recevoir du trésorier de la marine, avec les appointements et la solde des gens de leurs équipages, le prix des *victuailles*. Ce prix était alors de 9 francs par mois pour chaque homme. Mais le soin de faire les vivres les détournait des choses plus convenables à leur profession. Il arrivait souvent « que les
» capitaines, au lieu de s'attacher à choisir de bons officiers
» mariniers et matelots, à en faire promptement la levée, et
» à les instruire au service de la mer, ne songeaient qu'à re-
» chercher les vivres dont ils avaient besoin, à les faire
» apprêter dans les lieux où ils les avaient à meilleur compte,
» en sorte que souvent les armements en avaient été retardés;
» outre que la distribution qu'ils en faisaient eux-mêmes pen-

» dant le voyage les occupait tellement qu'ils étaient souvent » obligés de négliger le soin de la navigation et l'étude de la » conduite des vaisseaux, devoirs essentiels aux capitaines » pour se rendre capables de bien servir ». (*Arrêt du* 2 *octobre* 1669.) Le désastre de l'armement de 1654 était dans la mémoire des marins. On reconnut le besoin de remédier à ces vices, en même temps qu'on sentit la nécessité de former dans les ports d'armement des provisions de vivres pour les vaisseaux que l'on voulait tenir toujours prêts à mettre en mer. On organisa alors un service des vivres. La fourniture en fut publiée et adjugée au rabais. Un munitionnaire général, dont les agents étaient sur les vaisseaux, fut chargé de cette entreprise, qui a continué longtemps sous le même régime. Il fut donné aux équipages une bonne nourriture. La ration fut payée 5 sols 6 deniers dans le premier traité passé avec le munitionnaire [1].

Les intérêts secrets des capitaines en furent froissés, et des ordonnances réitérées mirent des bornes aux contrariétés exercées par les uns et aux exigences abusives que les autres entreprenaient. (*Ordonnances des* 3 *octobre* 1669, 4 *mars* 1670, 4 *mars* 1672, 26 *octobre* 1672.)

Les capitaines cessèrent aussi d'être chargés de la distribution de la solde aux équipages (1670). Le payement se fit à la banque, devant un écrivain embarqué sur chaque vaisseau, tenant le rôle d'équipage, et notant les *revenants-bons* provenant des morts et des absents. Le registre des munitions lui fut confié, et même le journal du vaisseau. Cet écrivain dut aussi veiller à la bonne distribution des vivres.

Dans l'art de la construction, l'expérience et la navigation faisaient journellement connaître les défauts qui se trouvaient dans les vaisseaux, et les moyens de les rendre plus parfaits pour la force, la marche et les autres qualités. Trois règle-

[1] En 1690, la ration fut payée au munitionnaire 4 sols 8 deniers; en 1693, 5 sols; en 1704, 6 sols 9 deniers.

ments déterminèrent et corrigèrent successivement la forme des différents bâtiments de guerre. (4 *juillet* 1670, 22 *mars* 1671, 23 *septembre* 1673.) Les énormes châteaux qui pesaient sur l'avant et l'arrière des vaisseaux furent supprimés. Les trois ponts que l'on donnait aux vaisseaux de 40 canons furent successivement réservés pour ceux d'une plus grande portée. On mit à profit ce qu'on trouva de bon dans les marines étrangères. On voulut rendre la construction uniforme dans les arsenaux et éviter les différences qui se faisaient remarquer de vaisseau à vaisseau, par suite des méthodes changeantes de constructeurs, habiles, sans doute, mais qui, ayant toute latitude, suivaient pour règle leur imagination, et, sous le motif de se corriger, variaient sans cesse leurs plans, que personne n'examinait.

On eut l'intention de mettre un frein aux goûts particuliers et aux fantaisies des capitaines, en leur défendant de rien détruire ou changer dans l'intérieur des bâtiments. Rien ne démontre mieux la précaution et la nécessité de cette disposition, dont on voit ici l'ancienne origine, que la persévérance que l'on a mise à la maintenir en vigueur, malgré une persévérance égale à l'éluder.

Enfin, pour assurer le perfectionnement de la construction, un conseil de construction fut établi dans chaque port. (*Règlement du* 22 *mars* 1671.) Il s'assemblait deux fois la semaine. Les officiers généraux de la marine, les intendants et commissaires généraux, les capitaines de port et contrôleurs y avaient séance. Il avait la faculté de délibérer sur les constructions et les radoubs; il était chargé de recueillir tout ce que la marine française, celle des autres nations, et les productions du génie, offriraient d'utile pour perfectionner l'architecture navale et l'art de la navigation. Ce conseil, créé par le règlement du 22 mars 1671, et confirmé par l'ordonnance de 1689, a continué d'exister jusqu'en 1772, qu'il fut organisé sous le nom de conseil de marine.

Le règlement du 6 octobre 1674, sur la police générale des arsenaux, qui vint après tous les autres, semble moins un ouvrage fait pour établir une marine naissante que le résultat d'une vieille expérience. Tout y est bien et sagement prescrit. Tout ce qui a rapport à l'achat, à la conservation des marchandises, des bois, armes et munitions, y est parfaitement tracé. Le service des vivres, celui des hôpitaux, la police intérieure de l'arsenal, celle des vaisseaux, leur armement, leur désarmement, les fonctions de chaque officier civil et militaire, le service de chaque atelier, le devoir de chaque maître, tout y est exprimé quelquefois avec plus de précision qu'on ne l'a fait en aucun règlement postérieur. Les auteurs de la célèbre ordonnance de 1689 trouvèrent leur thème tout fait.

Parmi les moyens ordonnés pour la conservation des munitions, ceux qui concernent les bois sont dignes d'attention; il y est dit :

« Les bois seront rangés sous des hangars, par piles, rues » et cantons, et distingués selon leur qualité et le temps de » leur coupe; et en cas qu'il n'y ait pas de lieu suffisamment » pour les mettre à couvert, ils seront empilés en sorte que, » l'air passant entre toutes les distances, les pièces ne se » puissent échauffer et pourrir, et même qu'elles puissent être » facilement reconnues et marquées par les maîtres charpen- » tiers, et transportées sur les lieux où elles auront à être mises » en œuvre.

» La conservation des mâts étant très-importante, il sera » fait des fosses avec des écluses, pour les tenir sous l'eau » salée. Il sera aussi bâti des hangars pour les conserver à » sec, et à couvert du soleil et des eaux de la pluie. »

Ces articles sont ici reproduits pour prendre acte du principe; les vues qu'ils expriment n'ont pas toujours été suivies. Pendant un long intervalle, les chefs du port se sont égarés dans des systèmes pernicieux sur la conservation des bois, et

se sont disputés pour savoir quelle erreur prévaudrait, oubliant les sages conseils donnés par les premières ordonnances.

1670. — L'établissement des classes ou enrôlement des matelots se fit en Provence en 1670, en vertu d'un édit du 28 mai de la même année. On l'avait essayé cinq ans avant dans le Poitou et la Saintonge. Peu après, il avait été formé dans la Bretagne. La réussite de ce système, considéré dans le moyen de l'établir, détermina le gouvernement à le rendre général à toutes les provinces maritimes du royaume. « On se » plaignait que les difficultés les plus grandes et les plus grands » abus se faisaient auparavant remarquer dans les levées et la » formation des équipages ; on était dans la nécessité de fer- » mer tous les ports du royaume, de troubler ou interrompre » le commerce des sujets, toutes les fois qu'on avait quelque » vaisseau à mettre en mer. » Des capitaines et officiers de marine étaient envoyés précédemment dans les provinces pour engager les matelots, soit de volonté, soit de force. Mais ils rencontraient toujours des obstacles opiniâtres. Une ordonnance du 4 mars 1667 et plusieurs autres avaient autorisé les capitaines à user de toutes les voies de rigueur et de contrainte, à faire arrêter les fuyards, et les constituer prisonniers, à saisir même leurs biens, pour servir dans tous les cas au remboursement des frais. Cependant si les termes de cette ordonnance contiennent la vérité (elle est la seule qui ait jamais dit cela), les payes qui furent données aux matelots étaient alors plus avantageuses que celles qu'ils pouvaient recevoir des négociants et des armateurs particuliers. Mais ils avaient une immense répugnance pour le service rude des vaisseaux de guerre. Ces difficultés augmentaient tous les jours, surtout dans les ports et le long des côtes de la Provence, dont les matelots prenaient en grand nombre des engagements avec les nations étrangères et abandonnaient leur patrie. La déclaration du 20 février 1667, en proclamant amnistie, les en-

gagea à rentrer dans leurs foyers ; mais cet appel ne fut pas généralement entendu, comme on peut le voir par l'édit du 27 août 1669, qui défendait aux Français, sous la peine des galères perpétuelles, « de s'établir en pays étranger, principalement à ceux qui travaillaient à la construction des vaisseaux et s'engageaient dans les équipages maritimes ».

Au pouvoir désordonné des capitaines pour les levées, devait succéder la discipline non moins pesante des classes.

L'enrôlement général des matelots de la côte de Provence fut confié aux soins du sieur d'Oppède, premier président au parlement d'Aix, et du commissaire général de marine Brodard. On eut quelque peine à l'établir. Les matelots disponibles dans leurs quartiers s'absentaient de leurs demeures. Une ordonnance du 21 août 1671, confiée à l'exécution du sieur Arnoul, commissaire général à Toulon, qui fut fait intendant deux ans après, déclara que ceux qui ne se présenteraient pas à deux revues de suite seraient considérés et punis comme déserteurs. La peine de la désertion était celle de mort. Deux édits successifs la confirmèrent (31 *août et* 23 *septembre* 1673). La rigueur en fut pourtant adoucie par l'ordonnance du 19 septembre 1676, qui la commua en celle des galères perpétuelles, encore fort rigoureuse, mais en harmonie apparente avec le système pénal du temps. On fut encouragé à prononcer cet adoucissement par l'idée que l'on eut de « le rendre, en quelque sorte, utile à la marine, en le faisant servir à augmenter les chiourmes, qui insensiblement manquaient de bras ».

Les gens de mer furent divisés en trois classes, dont chacune était alternativement réservée pour le service pendant une année. Les deux autres classes devaient avoir une entière liberté de naviguer au commerce et de se livrer à leur industrie. Les marins de la classe de service devaient être toujours salariés; embarqués, recevoir la solde entière; et disponibles dans leurs quartiers, la moitié de la solde, qu'on

leur compterait tous les quinze jours, après une revue qui constaterait en même temps leur présence. Cette concession était souverainement juste, et la moindre qui pût faire supporter au marin le joug auquel on le soumettait; mais malheureusement elle fut promptement négligée, et l'ordonnance de 1689 n'en parle plus. Le matelot qui ne gagne sa vie qu'en courant la mer, obligé d'être souvent sans solde pendant un an, immobile dans son foyer, périssait de misère s'il ne s'expatriait pas. Cette cruelle alternative finissait par lui rendre son existence insupportable, et lui faisait prendre en haine un service qui lui paraissait ingrat et absurde.

Sous un gouvernement encore tout empreint de féodalité, le marin était devenu un homme à corvée, à qui on ne devait rien, qui devait tout, et qui recevait, presque à libéralité, le salaire qui lui était donné quand il était au service. On voyait bien le mal qui en résultait, l'humanité en gémissait, le service en souffrait tout autant. Bien des voix, surtout dans les ports, s'élevaient pour adoucir ces rigueurs; mais le principe était trop fort, trop adhérent à l'esprit du pouvoir, pour qu'il cédât de son autorité ou de son droit.

L'enrôlement général donna le dénombrement des gens de mer. Le gouvernement put se rendre compte de ses ressources; l'ordre qu'il y mit eut pour intention de le faciliter dans ses levées; mais il compta trop sur l'obéissance, ou du moins sur la résignation des marins, et il se fit illusion sur leur abondance. Le marin perdait la liberté de toute sa vie pour le malheureux privilége d'exercer le métier le plus rude du monde. A tout âge[1], à toute heure, il lui fallait quitter son travail, ses moyens de vivre, et, ce qui était plus triste, laisser sa famille dans un misérable abandon. Ce spectacle, tenant en crainte les autres classes de la société, les éloignait d'une carrière qui enchaînait, pour peu qu'on s'y essayât, et ne promettait que la misère. De là, l'insuffisance des classes; elle se faisait sentir même dans

[1] A tout âge, car il était appelable jusqu'à 60 ans.

les armements commerciaux. La France, anciennement surtout, a eu plus d'objets de commerce que de navigation, et par conséquent que de navigateurs; il ne s'en formait pas au niveau de ses besoins, et l'armée navale ne faisait que consommer sans produire.

A quelque époque qu'on puisse citer, les classes n'ont jamais présenté, même pour de médiocres armements de l'État, qu'une ressource bientôt insuffisante, et qu'il fallait toujours arracher avec peine. La suite de ces documents en persuadera peut-être mieux par les faits que ce qui pourrait en être dit d'avance.

Insensiblement les classes se confondaient entre elles; rétablies plusieurs fois, elles se confondaient de nouveau. Lorsqu'elles ont été remplacées par les tours de rôle, la même confusion s'y est mise, pour peu qu'il y ait eu des armements; et le désordre a été à son comble, lorsqu'il a fallu armer de grandes escadres. On a vu alors reparaître ce qu'on avait eu dessein d'empêcher, la fermeture des ports du royaume et l'interruption du commerce.

On était donc loin de la perfection, et pourtant l'œuvre de Colbert a survécu; mais il y a dans cette œuvre une raison dominante, vitale, qu'on doit appeler une raison d'État, car le marin ne se forme pas aussi vite que le soldat; on a besoin qu'il arrive sur le vaisseau tout fait, ou du moins fait en partie; et il fallait que la France renonçât à une marine ou qu'elle mît la main sur les seuls hommes qui pouvaient lui permettre de l'avoir. Le tort a été de n'avoir pas assez ménagé le sort de ces hommes précieux, et assez songé à leurs besoins de vivre.

Sans doute, la législation ancienne n'a pas toujours été ingrate; elle a plus d'une fois jeté un regard de bienveillance sur l'état de l'homme de mer; elle est semée de quelques dispositions d'intérêt pour lui, qui seront mentionnées à leur place; mais plus d'une fois aussi, et pendant longtemps, elle

a semblé prendre à tâche de s'appesantir, même hors du service de l'État, sur l'inscrit maritime, et, dans des apparences de protection ou de police, de le gêner dans sa navigation et dans sa pêche, c'est-à-dire dans ses moyens ordinaires d'existence.

De nos jours, une plus saine intelligence du droit, plus acceptable par l'homme, meilleure pour le service de l'État, a sensiblement adouci le régime des classes et des levées. Surtout on a pu facilement, par un meilleur ordre des finances, être plus libéral envers le marin et envers sa famille. La législation, sans supprimer le principe de l'enrôlement maritime, a été tempérée par les instructions du gouvernement. On est en marche pour donner à cette belle et indispensable institution la perfection qu'elle aura, lorsqu'on l'aura rapprochée le plus possible du droit commun, si on ne peut l'y faire entrer tout à fait.

Le régime des classes, en s'établissant, laissa aux intendants et commissaires généraux la faculté d'appeler les équipages et de les distribuer sur les vaisseaux. Cependant un règlement du 12 février 1672 donna bientôt aux officiers commandant les vaisseaux le choix des officiers mariniers et matelots, et régla la manière dont ce choix serait fait. Mais les choses ne purent se faire régulièrement, et les capitaines moins anciens, appelés les derniers à choisir, se plaignirent d'avoir les équipages les plus faibles. Ces essais alternatifs firent prendre la résolution la plus raisonnable pour le moment. Une ordonnance du 18 juillet 1673 établit que la distribution sur les vaisseaux de guerre, des matelots, à mesure qu'ils arriveraient, se ferait décidément par les intendants et commissaires généraux. Le règlement du 14 juillet 1675 et l'ordonnance de 1689 confirmèrent cette disposition.

Colbert avait fondé la durée de la marine de l'État sur deux grands priviléges : l'un, sur les matelots, dont il voulait disposer à tout moment, nous venons d'en voir l'exposé;

l'autre, qui lui permit de s'emparer de tous les bois de construction répandus sur le sol de la France. Il s'assurait ainsi les deux principaux éléments pour la composition de la flotte : le personnel et la matière première. Le droit sur les bois, droit d'acquisition, fut donné et régi par une ordon ance du mois d'août 1669[1]. Tous les bois propres au service des constructions navales furent réservés pour les arsenaux. Des commissaires, plus tard des ingénieurs, des maîtres parcouraient les forêts et marquaient d'un sceau particulier les arbres qu'ils jugeaient nécessaire d'acquérir pour le service maritime; c'est ce que l'on appela le *martelage*. Non-seulement il prédominait sur les forêts de l'État, de la couronne, sur les bois des communes, mais nul propriétaire ne pouvait vendre à d'autres qu'à la marine, lorsqu'elle exploitait elle-même par régie, ou aux fournisseurs de la marine, les arbres ainsi marqués. Le droit donné par l'ordonnance de 1669, réglementé quelquefois par des décisions des ministres ou des arrêts de tribunaux, a traversé près de deux siècles, et ce n'est que de nos jours, par la promulgation du Code forestier du 21 mai 1827, que des restrictions importantes, en ce qui concerne les bois des particuliers, y ont été apportées. Pendant ce long intervalle, les propriétaires n'ont pas toujours bien reconnu l'autorité du privilége. Toutes les fois que le gouvernement a été tenu d'une main ferme, ils s'y sont montrés soumis; mais il y en a eu parmi eux qui, protégés ou puissants seigneurs chez eux, ont mis plus d'une fois l'administration de la marine dans l'embarras, et leur résistance, sans vaincre le droit de l'État, avait fini par l'atténuer.

Tels furent les principaux actes qui fondèrent cette époque. Pendant qu'on les mettait à exécution au port de Toulon, les constructions continuaient; des vaisseaux et des escadres s'armaient.

[1] Une première idée en avait été posée dans un édit de Richelieu du 15 janvier 1639.

1669. — Candie, l'une des principales possessions de Venise, assiégée par les Turcs depuis vingt-quatre ans, était réduite aux abois. Des officiers français, las de quelques années de paix, allèrent y chercher des combats avec le duc de La Feuillade. L'Europe alors s'éveilla pour la secourir. Sept mille hommes, parmi lesquels on comptait les compagnies de marine, furent embarqués sur la flotte de France, divisée en deux escadres, l'une de 13 galères et 3 galiotes à rames, commandée par le comte de Vivonne ; l'autre de 9 ou 10 vaisseaux nouvellement construits à Toulon, sous les ordres du duc de Beaufort, qui avait la conduite de toute l'expédition. Le pape Clément IX y ajouta quelques bâtiments ; il en fit même armer quelques-uns à Toulon, auxquels le duc de Beaufort commandait, s'intitulant chef et surintendant général de l'armée navale de l'Église.

L'armée partit de Toulon le 5 juin. Elle arriva à Candie le 19. Quelques galères de Malte et de Venise l'y rallièrent. Les Français firent quelques actes de valeur, mais mal combinés, et le téméraire duc de Beaufort périt dans une sortie. La place, déjà trop abîmée pour se défendre plus longtemps, sembla attendre et désirer le départ des alliés pour se rendre aux assiégeants. La flotte fut ramenée à Toulon par le comte de Vivonne, sauf le vaisseau *la Thérèse*, de 56 canons, qui, dans une attaque contre les batteries turques, périt par une explosion de ses poudres, avec presque tout son équipage. Les équipages et les troupes furent débarqués à leur retour à l'hôpital Saint-Mandrier. Il existe un arrêt rendu le 20 mai 1670, qui dispense du droit d'octroi les vivres envoyés à Saint-Mandrier pour leur nourriture, et en décharge généralement les équipages de tous les vaisseaux du roi. Cette exemption a toujours été maintenue.

1670. — Après la mort du duc de Beaufort, la charge d'amiral de France fut rétablie, mais avec beaucoup moins d'autorité qu'autrefois. Le titulaire avait pouvoir sur les ami-

rautés, et la justice toute commerciale y était rendue en son nom ; il jouissait de différents droits mentionnés dans le règlement du 27 janvier 1670 ; mais il n'eut plus aucune fonction dans les ports militaires, ni dans les armements maritimes, à moins qu'il n'en reçût l'ordre exprès du roi. Le duc de Vermandois eut cette charge ; une compagnie était attachée à sa personne et portait son nom; mais, peu après, elle fut réformée et remplacée par trois compagnies de gardes de la marine, destinés à servir de pépinière au corps des officiers.

1670. — Les Barbaresques, réparant leurs pertes, recommençaient à courir sur les vaisseaux français. Une escadre de 6 vaisseaux et 3 flûtes, confiée au marquis de Martel, lieutenant général des armées navales, partit de Toulon le 12 mai, se présenta à La Goulette, et effraya les corsaires, qui demandèrent la paix. On la leur accorda, en exigeant qu'ils rendissent tous les navires et les esclaves français qu'ils avaient enlevés.

Il y eut différents armements dans le cours des années suivantes. Des combats furent livrés dans l'Océan, en 1672 et 1673, par les flottes alliées de France et d'Angleterre contre celle des États généraux. Des vaisseaux de Toulon figurèrent seulement dans ceux de cette dernière année, les armements de 1672 n'étant partis que de Brest et de Rochefort. La division de Toulon fut conduite par le marquis de Martel, qui se jeta vivement au feu dans ces engagements, malgré l'inaction systématique du maréchal d'Estrées, dont il critiqua ensuite vivement les manœuvres.

La guerre s'étant rallumée entre la France et l'Espagne, une escadre fut équipée en 1674, pour former le siége de Roses. L'échec que le comte de Schomberg reçut au Roussillon fit échouer ce projet. Mais les frais de l'armement ne furent pas tout à fait inutiles; il servit à un nouveau dessein, et prépara le champ où la marine française devait bientôt briller de son plus bel éclat.

Messine, révoltée contre les Espagnols, avait demandé des secours à Louis XIV. Elle était assiégée, et, pressée par la famine, allait subir le joug de ses maîtres irrités, lorsque le chevalier de Valbelle, parti de Toulon le 15 septembre avec 6 vaisseaux de guerre et quelques navires de charge, y entra et fournit la ville de troupes, de blé et de munitions. De nouveaux secours y arrivèrent bientôt, amenés par une autre division de 6 vaisseaux. Les Espagnols, qui bloquaient la ville à vue avec 23 vaisseaux et 19 galères, les laissèrent passer.

L'occupation de Messine par les Français pouvait être une diversion favorable à leurs desseins en Flandre. On poursuivit cette entreprise. Une escadre de 9 vaisseaux de guerre, 1 frégate, 3 brûlots et 8 bâtiments chargés de blé et de munitions, partit de Toulon le 29 janvier 1675, sous la conduite du duc de Vivonne; mais Duquesne, qui depuis longtemps était le meilleur officier de la marine de France, faisait partie de cette expédition. Le 11 février on aperçut les côtes de la Sicile. Les Espagnols, qui avaient 20 vaisseaux et 16 galères, vinrent cette fois au-devant de l'escadre française. Elle était partagée en trois divisions laissant entre elles de grands intervalles, pour n'être pas enveloppée par un ennemi supérieur dont elle n'appréhendait que le nombre. L'escadre marchait dans cet ordre :

2e division. — *Le Saint-Esprit*. — Duquesne.
Le Fidèle.
L'Aimable.

1re division. — *Le Sceptre*. — Le général de Vivonne.
L'Heureux.
Le Parfait.

3e division. — *Le Saint-Michel*. — De Preuilly.
L'Apollon.
Le Vaillant.

Les 36 bâtiments ennemis tombèrent à la fois sur les Fran-

çais. Duquesne soutint le premier choc et fut puissamment secouru par le duc de Vivonne. La 3e division, qui était un peu en arrière, s'avança bientôt, et le combat fut poussé avec une opiniâtreté égale de part et d'autre, sans qu'aucun vaisseau français pliât. Un renfort venu à propos décida la victoire. Le chevalier de Valbelle, qui était demeuré à Messine, d'où il n'avait pu sortir, étant bloqué par les Espagnols, accourut à toutes voiles, avec 4 vaisseaux, au lieu du combat, favorisé par un vent arrière. Les Espagnols, se voyant entre deux feux et fort maltraités, prirent la fuite, laissant un vaisseau de quarante canons entre les mains des Français, et abandonnant dans la nuit quatre de leurs meilleurs vaisseaux qui coulèrent bas. Messine fut ainsi approvisionnée. Elle prêta serment de fidélité à Louis XIV, et reconnut le duc de Vivonne comme vice-roi. Elle continua à recevoir des renforts, les galères suffisaient pour les y conduire, tandis que Duquesne croisait sur les côtes de la Sicile.

1676. — Les Espagnols, n'osant plus se mesurer avec les Français, engagèrent les États généraux à leur fournir des secours, et Ruyter vint avec 24 vaisseaux. Il apprit, en arrivant à Palerme, qu'une escadre française était attendue à Messine avec un convoi. Il se porta sur-le-champ au-devant d'elle. L'armée française, composée de 20 vaisseaux et 6 brûlots, commandée par Duquesne, était partie des îles d'Hyères le 17 décembre 1675. Le général français, averti de la présence de Ruyter, dépêcha une felouque à Messine pour prier le duc de Vivonne d'envoyer au-devant de lui les 10 vaisseaux qui y étaient aux ordres du marquis d'Almeras. Cependant les escadres s'approchant, Duquesne se sentit assez fort pour combattre Ruyter sans attendre le renfort des dix vaisseaux. Il navigua sur lui; on resta en présence tout un jour. Le 8 janvier l'engagement commença. Ruyter dit, dans la lettre qu'il écrivit le lendemain aux États généraux, qu'il n'avait jamais vu de combat aussi opiniâtre et aussi furieux. Il

fut forcé de plier, et aurait pu être défait en cette première affaire, si un calme n'eût empêché les mouvements des Français et n'eût permis aux galères d'Espagne de venir remorquer les Hollandais maltraités. Ceux-ci y perdirent néanmoins un de leurs vaisseaux, qui, criblé à fleur d'eau, coula bas sous la remorque. Le lendemain de la bataille, les dix vaisseaux de Messine rejoignirent Duquesne, qui resta en mer pour observer l'ennemi. L'amiral hollandais avait été joint par plusieurs vaisseaux espagnols, mais il se retira, et l'escadre française, après avoir croisé autour de la Sicile, entra, quatre jours après, triomphante à Messine. Duquesne força, dans cette affaire, l'estime de Colbert, qui avait appréhendé de le voir se mesurer avec un homme de la tête et du cœur de Ruyter.

1676. — Celui-ci, s'étant radoubé à Melazzo, avait repris la route de la Hollande; mais de nouveaux ordres le firent retourner sur les côtes de la Sicile. Une seconde affaire, aussi rude que la première, eut lieu le 22 avril devant Syracuse. L'armée française était composée de 30 vaisseaux. Les ennemis en avaient 29, 9 galères et plusieurs brûlots. Le champ de bataille resta aux Français, qui l'achetèrent par la mort de quelques-uns de leurs plus braves capitaines et du vice-amiral d'Almeras, tué en se mesurant avec le vaisseau de Ruyter. Mais Ruyter reçut une blessure mortelle à laquelle il succomba, à Syracuse, sept jours après la bataille, emportant les regrets de ses adversaires presque autant que ceux de ses compatriotes. La bordée qui l'atteignit vint, dit-on, du vaisseau *le Magnifique*, capitaine Gravier.

Ces succès rendirent les Français plus entreprenants. Les armées alliées s'étant retirées à Palerme, ils résolurent de les y combattre. Le duc de Vivonne, devenu depuis peu maréchal, s'embarqua. Son armée était de 28 vaisseaux, 25 galères arrivées récemment de Marseille, et 9 brûlots. L'avant-garde était commandée par Duquesne, à qui l'histoire fait honneur de la brillante victoire qui fut remportée. On fut

devant Palerme le 31 mai. L'armée des ennemis était de 27 vaisseaux, 4 brûlots et 19 galères, et défendue par les fortifications du môle et de la ville. 9 vaisseaux et 7 galères furent détachés de l'armée française, sous les ordres du marquis de Preuilly, pour tomber sur la tête de la ligne ennemie, soutenus de très-près par toute l'armée. Dès qu'ils furent à la portée du canon, on fit sur eux un très-grand feu; ils le soutinrent avec beaucoup de fermeté, s'approchèrent des ennemis plus près que de la longueur d'un câble, mouillèrent sur la bouée de leurs ancres, et ne commencèrent à tirer qu'après s'être bien établis pour le combat. Tant de résolution intimida les ennemis; effrayés de se voir attaqués de si près, leurs vaisseaux de la tête coupèrent les câbles et allèrent s'échouer. Ce commencement de désordre fut augmenté par les brûlots qu'on lança sur eux. D'un autre côté, le reste de l'armée française était tombé sur le corps de bataille des ennemis. L'amiral d'Espagne, vaisseau de premier rang, fut incendié par deux brûlots; l'amiral de Hollande, pour éviter l'embrasement, s'échoua avec le reste des vaisseaux de son armée. Les brûlots furent alors dirigés plus sûrement sur eux, et leur propre incendie mit le feu à d'autres vaisseaux. Douze des plus gros furent consumés, ainsi que six galères. La perte des Français fut peu considérable. Tourville, déjà chef d'escadre, y montra sa bravoure et ses talents. Avant l'action, il s'était approché sur une felouque à une demi-portée du canon des ennemis, pour reconnaître leur position.

L'armée française était composée des vaisseaux suivants :

AVANT-GARDE.

Le Fortuné.	— Marquis d'Amfreville.
L'Aimable.	— De La Barre.
Le Joli.	— De Belle-Isle.
Le Grand.	— De Beaulieu.

L'Éclatant. — De Coëtlogon.
Le Saint-Esprit. — Duquesne, commandant la division.
Le Mignon. — D'Erlingue.
Le Parfait. — Duquesne fils.
L'Aquilon. — De Montreuil.
Le Vaillant. — De Septem.

CORPS DE BATAILLE.

L'Agréable. — Chevalier d'Hally.
Le Téméraire. — Chevalier de L'Héry.
La Sirène. — Chevalier de Béthune.
Le Pompeux. — Chevalier de Valbelle, chef d'escadre.
Le Sceptre. — { Maréchal de Vivonne, amiral. Cheval. de Tourville, chef d'escad^re^.
L'Assuré. — Chevalier de Villette Marsay.
Le Brusque. — De La Motte.
Le Fier. — Chabert.
Le Sage. — Marquis de Langeron.

ARRIÈRE-GARDE.

L'Heureux. — La Bretèche.
L'Apollon. — Chevalier de Forbin, frère de celui dont on a les Mémoires.
Le Trident. — Chevalier de Belle-Fontaine.
Le Sans-Pareil. — De Châteauneuf.
Le Lys. — Gabaret, chef d'escadre, commandant la division.
Le Magnifique. — Gravier.
Le Vermandois. — Marquis de La Porte.
Le Prudent. — Chevalier de La Fayette.
Le Fidèle. — Cogoulin.

Les Français parcouraient en maîtres la Méditerranée. Ils

gardèrent Messine encore deux ans. Le roi, se disposant à la paix, crut faciliter les négociations en abandonnant cette ville, qu'il n'aurait pu conserver, fatigué d'ailleurs des périls que couraient les Français au milieu des complots que les Siciliens inconstants tramaient tous les jours. Une escadre partit de Toulon le 2 février 1678. Le maréchal de La Feuillade, qui était à bord, fut chargé d'exécuter cette évacuation. Il fallait la faire en secret, de peur que la populace ne voulût s'y opposer, ou que, poussée par quelque désespoir, elle n'accablât les Français qui étaient dans la ville. Le 20 février il arriva à Messine; il arma toutes les galères, tous les vaisseaux qui étaient restés, fit embarquer tous les Français, tous les bagages, comme s'il avait en vue une entreprise sur un autre point de la Sicile; il prit même un prétexte pour embarquer les malades. Quand tout fut prêt, il déclara son dessein. La consternation se mit alors dans Messine; on craignit la vengeance des Espagnols, et quatre cent cinquante familles furent reçues à bord des vaisseaux, avec ce qu'elles avaient de plus précieux. Les Messinois émigrants qui possédaient une industrie ou des talents utiles à la marine trouvèrent place, en arrivant en France, dans l'arsenal de Toulon. La flotte y aborda heureusement le 9 avril, composée de 120 bâtiments. Comme la saison était encore périlleuse pour la navigation des galères, le maréchal de La Feuillade avait ordre de les couler, s'il n'avait pu les ramener; mais il n'eut pas besoin de faire ce sacrifice.

Dans le cours de cette guerre, les armements en course furent encouragés. On se plaignit encore que les corsaires de Provence prenaient des navires alliés sous divers prétextes; et le gouvernement exigea rigoureusement des armateurs une forte caution. (*Ordonnance du* 23 *février* 1674.) Pour faciliter ces sortes d'armements, il offrit et prêta aux particuliers les vaisseaux du roi d'un rang inférieur; ils étaient plus propres pour la course, et d'ailleurs les vaisseaux des

premiers rangs étaient réservés pour les opérations militaires. Un règlement (5 *octobre* 1674) détermina les conditions générales de ces sortes de cessions; les vaisseaux étaient donnés en état et pourvus de tout. Le produit des prises était divisé en trois parts; l'une appartenait au roi pour son vaisseau, la seconde aux armateurs pour les vivres et leurs avances, la troisième aux équipages. Le mode à suivre dans la vente et l'adjudication des prises et de leurs marchandises fut réglé mieux que par le passé. Le droit de faire les procédures fut partagé entre les intendants et les amirautés. (*Ordonnance du* 23 *février* 1674, *confirmée par le Règlement du* 21 *octobre* 1688 *et l'Ordonnance de* 1689.)

Duquesne était aussi utile dans le repos qu'à la mer. Il commandait le port de Toulon dans l'intervalle de ses embarquements, et préparait lui-même ses escadres, ce qui n'est pas un médiocre avantage pour un général qui va se livrer à des entreprises et combattre l'ennemi. Ayant parcouru tous les ports et visité fréquemment les chantiers, il s'était rendu habile dans l'art de la construction. Ses avis avaient une grande influence dans les conseils. Il fit en 1678 un règlement sur la construction des vaisseaux, dans le but de corriger leurs vices et leurs dissemblances. On cherchait dans des conférences tenues à la cour, où le roi assistait quelquefois, à faire adopter, conformément aux ordonnances, une méthode uniforme dans tous les ports. Son avis fut mis en concurrence avec celui de Bernard Renaud, constructeur du port de Brest et homme de génie. La réputation de Duquesne faisait pencher les sentiments en sa faveur; mais il eut le talent de reconnaître la supériorité des plans de Renaud, et le mérite d'en conseiller l'exécution.

1678. — Pendant qu'il était auprès du ministre, on avait entrepris à Toulon la réparation du *Magnifique*, vaisseau déjà vieux. L'avant était radoubé, et on allait entreprendre l'arrière. Cette partie exigeait une plus forte réparation qu'on

ne l'avait cru à la première visite. Duquesne, en arrivant, voulut qu'on abandonnât le vaisseau.. « Si par la considéra-» tion, disait-il, que ce vaisseau est radoubé par son avant; » l'on conclut qu'il faut aussi achever le radoub de son ar-» rière, je réponds par cette maxime que les plus courtes fo-» lies sont les meilleures, et qu'il n'est pas toujours expédient » de mêler le bon argent avec le mauvais. L'agitation de la » mer, ajoutait-il, est la pierre de touche qui découvre le dé-» faut d'un vaisseau, ce qu'on ne peut bien voir dans le port » de Toulon, où il n'y a pas d'agitation. » Il jugeait que *le Magnifique* ne pourrait supporter une grosse mer, et qu'il était prudent de le démolir. On le rasa en ponton deux ans après.

1679. — Un événement malheureux jeta quelques nuages sur l'administration des travaux du port. Quatre vaisseaux, partis de Toulon en 1679 pour se rendre à Brest, furent assaillis, à la vue de Belle-Isle, d'un furieux coup de vent qui en fit périr trois. Tourville et Coëtlogon, commandant *le Sans-Pareil* et le *Content*, ne furent sauvés que par hasard, et le capitaine Chabert, qui montait *le Conquérant*, périt avec son équipage. Dans un malheur, on suppose toujours une faute, et l'on se hâte de l'attribuer à d'autres qu'à soi; elle fut jetée sur l'intendant Arnoul, fils de celui qui avait établi les classes en Provence, et devenu successeur de son père en 1673. Jeune encore, et placé à ce poste par la faveur, il avait plus d'une fois mécontenté Colbert, qui ne lui épargnait pas de rudes reproches d'inexpérience et même de négligence aux travaux; il en déplaisait par là davantage aux officiers de vaisseau, qui, en cette occasion, le rendirent responsable du tort des événements. On prétendit qu'il avait voulu faire partir les vaisseaux, malgré qu'on lui eût objecté qu'ils étaient hors d'état de naviguer. Le représentant Rouyer, dans les discussions élevées sur l'exécution de la loi du 3 brumaire an IV (*Lois de la marine*, t. VI, p. 214), a répété cette accusa-

tion. Pour la juger, il suffit de remarquer que depuis 1674 le conseil de construction, dont un des principaux devoirs était d'examiner les vaisseaux qui devaient prendre la mer, était installé dans l'arsenal de Toulon. Il était présidé par l'officier qui avait le commandement du port, et composé en plus grande partie d'officiers de marine. L'intendant n'y avait que sa voix. Est-il croyable qu'il eût réussi à faire passer un avis de cette conséquence, malgré tout le conseil, malgré Duquesne, qui, l'année précédente, avait émis une opinion si prépondérante sur *le Magnifique,* malgré Tourville, qui était alors chef d'escadre et montait un des vaisseaux qui naufragèrent? Il était donc injuste de mettre à la charge seule de l'intendant un accident dont le port entier, dans tous les cas, devait partager la responsabilité, s'il ne fallait pas, en bonne foi, la mettre un peu sur le compte des éléments. Cependant, la voix qui s'éleva contre l'intendant Arnoul fut assez forte pour que sa révocation fût prononcée (11 *décembre* 1679); mais sa disgrâce fut bientôt adoucie : il continua de servir dans d'autres ports, et fut intendant à Marseille jusqu'à sa mort, en 1719.

1679. — Le traité de Nimègue venait enfin de se conclure. La France, qui étonnait l'Europe par ses progrès en marine, encouragée elle-même par les avantages et par la gloire qu'elle en recueillait, profita de la paix pour augmenter ses forces maritimes, agrandir ses ports et y fonder des ouvrages précieux, qui en ont fait à la fois la commodité et l'ornement. L'arsenal de Toulon, devenu trop resserré pour le nombre de bâtiments qu'il fallait y entretenir, prit de grands développements, car on y comptait quarante vaisseaux, dont six à trois ponts, indépendamment d'une quantité de flûtes, de brûlots et d'autres bâtiments inférieurs. Marseille avait 30 galères équipées de 5,600 forçats ou esclaves.

Tous les arts étaient appelés pour payer leur tribut à la gloire dont nos marins s'étaient couverts, et ajouter à l'admi-

ration qu'inspiraient ces escadres qui naissaient en si peu de temps. Les vaisseaux étaient embellis des ornements de la peinture et de la sculpture. Les deux Vanloo, La Rose, décoraient leur intérieur et leurs galeries de tableaux de goût. Puget et après lui Toro et Rimbault les enrichissaient de figures et de bas-reliefs. Leurs belles compositions furent des modèles que les autres nations s'empressèrent d'imiter dans les embellissements de leurs marines.

Ceci cependant doit être dit avec mesure. Sans doute il y eut de l'admiration pour ces décorations magnifiques, qui semblaient vouloir étaler au dehors la suprématie de la France en toutes choses; son élévation dans les arts était montrée comme un indice de sa puissance. C'était l'inspiration de Colbert, et il y poussait de toute sa pensée. Avant que Puget fût appelé au port, il avait lui-même commandé des dessins au célèbre peintre Lebrun, qu'il avait investi de la charge d'inspecteur général des ouvrages de sculpture, et qui donna les dessins des deux vaisseaux de premier rang, *le Royal-Louis*, en 1667, et *le Dauphin-Royal*, l'année suivante; dans le même temps il envoyait à Toulon l'habile statuaire Girardon, qui modela, compléta et fit exécuter sur ces dessins les décorations de ces deux grands vaisseaux. C'était flatter Colbert que de le suivre dans ses goûts de telles somptuosités; Puget était l'homme qui pouvait le mieux y entrer, et il commença son œuvre par le riche vaisseau *le Monarque*, qui sortait à peine de ses mains au moment de l'expédition de Candie, en 1669. Mais ces constructions, éblouissantes par leurs magnifiques décors, n'obtenaient pas de tous les officiers de la marine le même sentiment d'admiration. Ils trouvaient les poupes trop lourdes, leurs saillies dangereuses. Ils faisaient remarquer que les Anglais et les Hollandais ne mettaient presque point d'ornements. Enfin, le roi d'Angleterre, Charles II, qui vit de ces vaisseaux, avait blâmé leurs galeries. C'était dès 1670 que ces représentations étaient faites;

Colbert les sentit, et, sans vouloir abandonner tout à fait ses idées artistiques, recommanda qu'on fît des décors plus légers, de manière à ne pas sacrifier aux ornements le service du navire. Puget, qui était constructeur aussi [1], en convint, et fit des compositions où, sans charger les avants et les arrières de trop grandes et pesantes sculptures, le goût et l'art se manifestaient toujours. Ce furent ces décorations que saisit une approbation plus universelle, et que les autres marines finirent par imiter. Puget continua pendant douze ans son œuvre sur le grand nombre des vaisseaux qui, dans cette période, sortirent des chantiers du port encore resserré entre les môles de la vieille darse.

[1] Puget en arrivant avait cru qu'on lui conficrait la direction des constructions neuves aussi bien que celle de leurs ornements ; mais Colbert apaisa cette prétention, disant que l'intention du roi avait été de lui confier seulement la direction des ouvrages de sculpture.

LIVRE QUATRIÈME.

DE 1679 A 1688.

Agrandissement de l'arsenal par Louis XIV. — Bombardement d'Alger. — Expédition de Gênes. — Poursuites contre les Barbaresques. — Achats d'esclaves turcs. — Ordonnance de 1681. — Soldats du port.

Depuis longtemps des ingénieurs avaient été envoyés à Toulon pour étudier l'agrandissement de l'arsenal et donner les plans de tous les établissements à créer. (*Règlement du 23 octobre* 1671.) C'était dans le même temps que Colbert faisait visiter les ports de Brest, Dunkerque, le Havre et Rochefort, pour les augmenter ou les fonder. On avait déterminé le genre et le goût des édifices qu'il fallait élever. On voulait écarter à l'avance toutes les idées étroites, et celles qui iraient se perdre dans la recherche et le luxe. Celles-ci étaient repoussées, soit qu'on les redoutât pour la dépense, soit qu'on jugeât la richesse de l'architecture peu nécessaire dans un port, où les établissements sont faits plus pour le travail que pour la représentation; bien qu'au fond les embellissements naturels des arts s'adaptent à toutes sortes de constructions, et n'en soient pas la partie la plus chère. Des considérations de cette sorte firent avorter des plans d'agrandissement tracés dès 1670 par Puget. Colbert lui avait alors demandé ses idées, et lui avait fourni des mémoires, et Puget avait fait trois plans divers, prenant plus ou moins d'espace. Ils furent trouvés trop magnifiques, et la protection que l'intendant Matharel accordait à cet artiste, aussi habile architecte que grand statuaire, ne put parvenir à les faire adopter. Quoi qu'il en soit, il fut « résolu que les établissements seraient » bâtis avec les précautions les plus grandes et les meilleurs

» matériaux ; mais l'architecture devait en être simple et tirer » sa magnificence et sa beauté de la disposition, de l'étendue » et de la solidité, sans employer d'autres ornements. » (*Règlement du 6 octobre* 1674.)

1679. — Après la paix, on eut plus de temps et de moyens à donner à ces grands ouvrages. Le projet pour l'arsenal fut arrêté en 1679. Le plan, pour l'honneur encore de Toulon, fut dressé par Vauban. Il suivit les directions de Colbert, et donna néanmoins au port des édifices qui, dans leur simplicité, se ressentirent du génie de leur auteur et de la grandeur d'un règne glorieux pour les arts.

1680. — Les travaux ne commencèrent que l'année suivante. Il fallut démolir les remparts qui entouraient la ville à l'ouest, depuis la fonderie jusqu'au vieil arsenal, et les reporter plus loin, afin de renfermer dans leur enceinte l'arsenal nouveau. Le procès-verbal des experts pour l'estimation des terres qui furent prises en cette occasion, la porte à 105,678^{l} 4^{s} 8^{d} [1]. C'étaient des jardins, des terres arrosables, quelques maisons, un couvent de récollets ; il y avait la boucherie appartenant à la communauté. Quand on eut séparé la place réservée pour l'arsenal, il fut fait des lots des autres parties de terrain, qui furent vendues pour bâtir les maisons formant aujourd'hui le quartier neuf. Dans la crainte que les anciens propriétaires des terres n'y prétendissent, un arrêt du conseil d'État intervint pour consolider ces reventes.

Les devis des ouvrages furent donnés par Vauban. Ils sont remarquables par le soin avec lequel ils sont tracés, et une prévoyance de détail assez étendue pour empêcher d'abuser ou de se méprendre. Les travaux furent dirigés par l'ingénieur Niquet, et confiés pour l'exécution au sieur Boyer, architecte de la ville de Paris, qui, ayant fait les conditions les plus avantageuses, fut accepté comme entrepreneur.

[1] On devait encore, en 1720, le prix de quelques terres et maisons dont on s'était emparé pour cet agrandissement.

La nouvelle darse fut creusée en même temps qu'on faisait les jetées et que l'on consolidait le terrain sur lequel on devait bâtir ou travailler. L'approfondissement se fit d'abord à 22 pieds. Les vases furent transportées vers Malbousquet, dans un grand marais inondé par la mer, et firent naître le terrain de Castigneau et la plaine connue sous le nom de Missiessy. Le roi en fit don à M. de Vauvré, qu'il avait nommé intendant de la marine à Toulon, en 1679, au commencement de tous ces travaux. Des pilotis avaient été plantés le long du rivage de la mer, jusqu'à la pointe de La Baumette, pour empêcher que les boues ne rentrassent dans la rade.

Tous les bords de la darse et les chantiers de construction sont sur des jetées faites après que les machines eurent creusé jusqu'au ferme, et terminées au-dessus par des encaissements maçonnés. Vauban jugea qu'il n'y avait pas d'autres moyens pour donner aux terrains où l'on devait construire des vaisseaux une solidité convenable à de si grands poids. Pour rendre cette solidité uniforme, il fut fait d'abord, avec les premiers déblais qui furent jetés, un lit de 5 pieds de hauteur, nivelé autant qu'il était possible dans toute son étendue. Un grand soin fut apporté pour rendre fermes et solides les talus extérieurs. Un second lit fut élevé de cette manière, ensuite un troisième, jusqu'à ce que l'on fût arrivé à 7 pieds et demi de la superficie des moyennes eaux. On fit couler alors, aux extrémités des quais, des rangées de caisses en bois de pin, de 15 à 20 toises de long, qui furent maçonnées convenablement, et derrière lesquelles fut achevé l'exhaussement du terrain.

Quelques parties furent fondées sur pilotis, telles qu'une section de la corderie, la garniture et la langue de terre où des bureaux, plus tard, ont été bâtis, et sous laquelle se rencontrèrent les jetées des vieux remparts; mais généralement les magasins particuliers et les autres établissements

à un étage qui entourent la mer, légers de construction, ne reposent que sur les jetées.

Les bords des quais avaient été recouverts en pierres de Calissane, que le temps a usées, et que l'on a remplacées dans la suite par des pierres dures de Cassis.

Les travaux furent conduits avec activité. Il fallait beaucoup de bras. On ne se servit point des forçats, qui étaient alors sur les galères à Marseille. On y employa des soldats, qui ne se contentaient pas toujours du salaire assigné à leur peine. Une ordonnance du roi (*du* 18 *mars* 1681) régla à 9 sols en hiver, et 10 sols en été, le prix de leur journée, avec une augmentation de 2 sols pour les travaux pénibles, comme d'avoir les pieds dans l'eau ou de tourner des moulins. Moyennant ces rétributions, Sa Majesté voulait que les soldats « s'employassent aux ouvrages sans difficulté, à moins qu'ils » ne préférassent travailler à la tâche et se contenter de ce que » l'entrepreneur voudrait raisonnablement leur donner. »

Les ouvrages furent perfectionnés en l'année 1684, pendant laquelle on acheva tous les magasins particuliers des vaisseaux, les magasins de l'artillerie, l'atelier des armuriers, la salle d'armes, et la plus grande partie de tous les ateliers que, pendant un siècle et demi, on a vus répandus dans l'arsenal[1]. On édifia le magasin général, tout bâti en pierre de Calissane et orné de grands pilastres, fort bel édifice dont on a eu à déplorer la perte en 1793; et la corderie, chef-d'œuvre d'architecture simple, d'un dessin pur, de 200 toises de longueur, terminée à ses extrémités par deux beaux escaliers à deux rampes, et dont les façades extérieures, qu'on a aplanies depuis, étaient relevées en bossage, dans le goût d'alors.

Mais ce qui fait peine à dire, Vauban se trouva gêné dans

[1] Beaucoup de ces édifices, devenus avec le temps vieux ou insuffisants, ont été refondus ou modifiés dans les nouveaux *accastillages* du port, et, on peut le dire d'avance, les récents ont dignement succédé aux anciens.

ses conceptions; il ne put se développer comme il l'aurait voulu dans l'espace étroit qui lui fut livré, et il prédit que tôt ou tard il faudrait que l'arsenal s'agrandît encore. C'est ce qui fut cause, sans aucun doute, que quelques parties nécessaires à l'ensemble d'un grand port militaire furent omises ou négligées. On ne construisit point des magasins aux vivres, des hôpitaux, des formes pour radouber les vaisseaux. Le port en a manqué longtemps. Combien de fois, pendant plus d'un siècle, dans les moments les plus urgents, n'a-t-on pas surtout regretté cette dernière lacune dans les plans de Vauban, et n'a-t-on pas dit et pensé que son génie se serait grandement montré, s'il eût construit des bassins de radoub, ouvrage qui n'appartient pas à un talent ordinaire, et pour lequel il faut lutter contre la nature, surtout dans la mer Méditerranée! Ce désir et ce regret se sont amoindris aujourd'hui; nous avons vu fonder enfin de ces difficiles ouvrages, hardiment conçus et habilement exécutés.

L'idée, avec le besoin d'avoir un bassin à Toulon pour radouber les vaisseaux, s'était pourtant annoncée dès lors, depuis quelque temps : une caisse immense avait été entreprise en 1679, à dessein de l'employer à une forme; mais, six ans après, elle se trouvait en partie pourrie, et elle fut vendue comme inutile au service.

Le projet avait été conçu de fonder à Toulon, de même qu'à Rochefort, un hôtel pour recevoir et entretenir les officiers, matelots et soldats servant sur les vaisseaux, estropiés au service. Ces établissements auraient été secourus par une retenue de 6 deniers par livre sur les appointements de tous les officiers et équipages; mais ce dessein s'évanouit, et il n'en resta de bon que la proposition et la retenue, mise dès lors en application, et qui devint le fondement de la caisse des invalides.

A l'aide de ces agrandissements, Toulon eut deux ports, l'un pour le commerce, l'autre pour le service militaire. Cha-

cun de ces deux ports eut son ouverture communiquant avec la rade, toutes les deux heureusement placées sur deux canaux que l'on croit formés et entretenus naturellement par des sources souterraines.

Les rivières de l'Égoutier et du Las, qui coulent aux deux côtés de Toulon, avaient leurs embouchures très-voisines du port, dont elles pouvaient embarrasser les approches par les terres qu'elles charrient quelquefois. Leur cours fut détourné; le Las se jeta plus loin dans le fond de la petite rade, et l'Égoutier fut dirigé vers la grande rade.

Il fut fait, dans les mêmes vues, en 1679, un canal d'un bout à l'autre de la rue Bourbon, pour empêcher les eaux des ruisseaux de la ville de tomber dans la vieille darse et de l'encombrer de leurs immondices. Mais il arriva, quelque temps après, qu'un vaisseau en radoub, qui resta sur un côté pendant trois ou quatre mois, eut ce côté tout chironné de vers, ce qu'on attribua à ce qu'il ne coulait plus d'eau douce dans la darse, et l'on se crut obligé de détruire le canal et de faire rentrer les eaux dans le port en mettant des grilles à l'issue des aqueducs. La notice d'où ce fait est tiré dit qu'en peu de temps les vers furent détruits; mais c'est un problème qu'on peut sans risque ne pas croire bien résolu. Cette question de vers qui s'attachent aux bordages des vaisseaux a souvent occupé les personnes du port, et elle reparaîtra quelquefois.

Deux expéditions, que les historiens ont rappelées avec assez de soin, donnèrent au port une active distraction, au milieu de ces grands travaux, sans les interrompre. Les armements contre Alger et contre Gênes devinrent des exercices qui maintinrent en haleine les officiers de la marine et les préparèrent à de plus périlleuses luttes. Les soumissions de ces faibles États furent de petits triomphes que la marine procura à Louis XIV. On ne les dut point à de grands développements de forces; l'invention des galiotes à bombes et l'expérience de Duquesne en firent tout le succès.

1681. — Les Tripolitains, qui étaient venus pirater sur les côtes de la Provence, furent d'abord châtiés. Duquesne, à la tête d'une escadre, partit et les chercha. Il rencontra huit de leurs vaisseaux et les détruisit dans le port de Scio, en endommageant le château de cette place qui avait tiré sur lui. A cette nouvelle, il y eut à Constantinople une grande fermentation, qui manqua devenir fatale aux nationaux. Le Grand Seigneur parut irrité de la violation de son territoire; mais la puissance de la France lui imposa au point qu'il se rendit médiateur de la paix des Tripolitains avec le roi. Duquesne en régla les conditions avec le bacha de Tripoli, qui rendit tout ce qui avait été enlevé.

Cet exemple ne retint pas les Algériens, qui, rompant tout à fait avec la France, mirent en mer douze corsaires pour courir ostensiblement sur les navires français. On se décida à les châtier vigoureusement. On croyait ne pouvoir le faire qu'en débarquant une armée sur la côte pour assiéger leur ville. Bernard-Renaud représenta les chances dangereuses d'une expédition semblable, qui avait coûté une belle armée à Charles-Quint. Il dit qu'il valait mieux bombarder Alger par mer, et s'engagea à construire une espèce de bâtiments d'où l'on pourrait tirer des mortiers avec autant de succès que sur terre. On le traita d'absurde et de visionnaire; mais Colbert l'écouta, et Duquesne embrassa son idée. Cinq galiotes à bombes furent aussitôt construites, 2 à Dunkerque et 3 au Havre. Elles portaient deux mortiers et quatre canons. Renaud les conduisit bientôt sur la côte de Barbarie, sous l'escorte d'un vaisseau de guerre. Duquesne, parti de Toulon le 12 juin, y était déjà rendu. Le 21 juin l'escadre française fut toute réunie devant Alger, elle consistait en 11 vaisseaux, 15 galères, 5 galiotes et quelques brûlots et bâtiments de transport. Duquesne fit aussitôt préparer tout ce qui était nécessaire pour le bombardement; il détacha cependant une partie de ses vaisseaux pour détruire quelques pirates qui s'étaient réfugiés sur

la côte. Le bombardement ne commença avec succès que le 25 août. Tout le temps précédent s'était écoulé en essais, ou à la recherche des positions les plus avantageuses pour tirer. Enfin, des chaloupes, appuyées par les vaisseaux, réussirent à placer des ancres très-près du port, et les galiotes, se halant le soir sur les amarres, faisaient feu toute la nuit. Dès les premières bombes, la consternation fut à Alger. Les habitants demandèrent à traiter; mais la fureur des soldats ayant dominé, il ne fut plus question de paix. Le bombardement continua toutes les nuits; les ravages qu'il fit irritèrent si fort les Algériens, qu'ils se portèrent à une extrémité dont la barbarie africaine était seule capable. Ils se saisirent du consul français, et le mirent dans un de leurs mortiers qu'ils tirèrent sur la flotte. Ils traitèrent de même plusieurs esclaves français, qu'ils attachaient à la bouche de leurs canons. Cependant, le mauvais temps mettant l'escadre en péril, il fallut se résoudre à quitter Alger, et l'on revint à Toulon avec la demi-satisfaction d'avoir consumé une partie de la ville.

1683. — Les Algériens ne songeant pas à se réconcilier avec la France, on se prépara à un second bombardement. Duquesne partit de Toulon vers le milieu de mai de l'année suivante, avec 10 vaisseaux; 2 nouvelles galiotes à bombes, construites à Toulon, avaient été ajoutées aux premières. Les vaisseaux étaient :

Le Saint-Esprit,	monté par	Duquesne;
Le Fleuron,	—	comte d'Estrées;
Le Ferme,	—	chevalier de Tourville;
La Sirène,	—	comte de Sepville;
Le Prudent,	—	chevalier de Lhéry;
L'Aimable,	—	chevalier de Séonne;
Le Vigilant,	—	marquis d'Amfreville;
Le Laurier,	—	Duquesne fils;
Le Cheval Marin,	—	de Belle-Isle;
L'Étoile,	—	chevalier des Gouttes.

Les galiotes se nommaient :

La Foudroyante,
La Brûlante,
La Bombarde,
La Cruelle,
La Menaçante,
L'Ardente,
La Fulminante.

Toute l'armée, avec les galères et les bâtiments de charge, se trouva le 20 juin devant Alger. Sept vaisseaux se rangèrent au delà de la portée du canon, sur une ligne un peu courbe, dans le sens du môle. Ils avaient porté eux-mêmes leurs ancres à 600 toises du môle, au grand étonnement des Algériens, qui, les voyant sous voiles si près d'eux, ne se doutaient point de cette manœuvre. On avait attaché aux ancres quinze à seize cents brasses de câble, et les galiotes s'y halaient chaque soir, protégées chacune par un vaisseau et par des chaloupes armées. Le bombardement commença dans la nuit du 26 juin. A peine 200 bombes furent-elles tirées, que la populace demanda la paix à grands cris. Duquesne ne voulut écouter aucune proposition avant qu'on lui eût rendu tous les esclaves français. Le dey voulait éluder cette demande; la menace de nouvelles bombes lui fit prendre le parti d'obéir. 600 esclaves français furent amenés, en plusieurs jours, à bord de l'escadre; mais, pendant qu'on était occupé à traiter, une révolution éclata dans Alger, et fut marquée de l'assassinat du dey Baba-Assem. L'amiral Mezzo-Morto, qui avait excité le soulèvement, monta sur le trône, et, aidé de la milice, contint le peuple et interrompit les négociations. Alors le bombardement continua nuit et jour avec vigueur, malgré le feu actif des batteries de la côte. Presque toute la ville fut consumée. La discorde se mit parmi les habitants; ils en vinrent aux mains, et les plus furieux ayant eu le dessus, ils recommencèrent à appliquer des esclaves français à la bouche des canons. C'est alors que se passa ce trait, souvent rapporté, d'un raïs algérien envers un officier français pris quelques

jours avant sur la côte, avec l'équipage d'une chaloupe. Il en avait reçu dans une autre circonstance un bon traitement, et sa reconnaissance voulut le sauver. N'ayant pu y parvenir par prières, il s'attacha à lui devant le canon, voulant être sacrifié du même coup. Ce dévouement désarma la rage du dey. Cependant la ville n'était qu'un tas de débris et de ruines. Tous les vaisseaux et galères d'Alger étaient brûlés ou coulés à fond. Un grand nombre, parmi le peuple et la milice, avaient péri. Mezzo-Morto lui-même était estropié d'un éclat de bombe; mais les munitions de l'escadre étaient épuisées après deux mois de bombardement, et la rade d'Alger, qui est difficile, ne pouvait être tenue dans la saison qui s'avançait. Duquesne termina son expédition; il revint à Toulon, laissant devant Alger, pour bloquer le port, trois vaisseaux, qui furent bientôt rejoints par trois autres vaisseaux de l'escadre, que Duquesne renvoya aussitôt qu'ils furent carénés. Les Algériens virent alors que la France s'était absolument proposé de les réduire; et, craignant de voir leurs maux recommencer, ils demandèrent la paix. Tourville, qui avait donné, pendant les deux campagnes, des preuves d'une activité exemplaire, eut la faveur de la signer avec le divan (*avril* 1684). D'après une des principales conditions du traité, des ambassadeurs du dey se rendirent à Versailles pour demander pardon.

Le gouvernement avait songé cependant à protéger les navigateurs contre les déprédations inopinées des corsaires. Un règlement du roi, daté du 29 décembre 1683, établit des escortes pour les vaisseaux marchands faisant commerce dans les Échelles. Trois convois de deux vaisseaux de guerre chacun faisaient deux voyages de six en six mois, et partaient de Marseille, le premier au commencement de janvier et de juillet, le deuxième dans les premiers jours de mai et de novembre, le troisième au commencement de février et à la fin de juillet. « Tous les bâtiments qui profitaient des escortes

» devaient payer le prix de 2 0/0 des marchandises, Sa Majesté » voulant bien fournir à la dépense du reste de l'armement. » Cette résolution, gênante pour le commerce en temps de sécurité, n'a pu avoir qu'une durée de circonstance.

1684. — Le traité d'Alger n'était pas encore signé, qu'une autre expédition se préparait contre Gênes, qui avait mécontenté le roi. Cette république avait recherché la protection de l'Espagne, préférablement à celle de la France. On rapporte même qu'un des articles secrets de sa fédération avec les Espagnols portait qu'elle armerait de concert avec eux pour aller brûler les vaisseaux et galères qui se trouveraient dans les ports de Toulon et de Marseille. Cette grave accusation n'a pu être bien prouvée. Ce qui est plus certain, et ce qui fut le prétexte de la rupture, c'est qu'on construisait à Gènes quatre galères pour le compte d'Espagne. L'ambassadeur de France représenta que si la république faisait mettre ces bâtiments à l'eau, le roi regarderait cette action comme une hostilité. Soit que Gênes fût trop engagée envers l'Espagne, soit qu'elle fût choquée de l'espèce de commandement qui lui était fait, les quatre galères furent achevées et mises en mer.

Une nouvelle flotte fut aussitôt armée à Toulon, et Duquesne en eut le commandement. Le marquis de Seignelay, qui venait de succéder à Colbert, son père, dans le département de la marine, voulut être présent à cette expédition, non sans doute, comme l'ont dit quelques historiens flatteurs, pour pousser l'entreprise avec le feu et le courage qui lui étaient propres, puisque Duquesne et Tourville y étaient, mais peut-être pour s'instruire, ce qui était digne de lui, et plus vraisemblablement pour diriger les négociations. Ce ministre arriva dans le port le 26 avril ; il le vit encombré des débris dont on élevait de toutes parts ses beaux établissements [1]. Il prit connaissance de tout. Comme témoignage de l'activité

[1] Il se trouva dans un incendie qui se manifesta pendant la nuit dans la fonderie, et qui n'eut pas de suites sérieuses.

qui régnait dans l'arsenal et de ce qu'on pouvait faire, on éleva sous ses yeux, dans un jour, une frégate dont les pièces avaient été préparées. Le 5 mai l'armée navale partit de Toulon avec lui; elle s'arrêta plusieurs jours dans la rade d'Hyères, où elle attendit le rassemblement de tous les bâtiments, et fut devant Gênes le 17, avec 14 vaisseaux, 18 galères, 10 bombardes, 2 brûlots, 8 flûtes, 27 tartanes ayant des troupes, et 72 chaloupes pour le débarquement.

Voici les noms et la force des bâtiments d'apparence :

VAISSEAUX.

L'Ardent,	— 74	Duquesne, lieutenant général; de Chalais, capitaine;
Le Ferme,	— 60	Tourville, chef d'escadre; chevalier d'Ailly, capitaine;
Le Vaillant,	— 54	Marquis d'Amfreville, chef d'esc.; de La Roque-Perent, capitaine;
Le Vigilant,	— 54	chev. de Lhéry, chef d'escadre; chevalier de Villars, capitaine;
L'Aimable,	— 45 —	de Saint-Aubin;
Le Parfait,	— 60 —	chevalier des Gouttes;
L'Assuré,	— 60 —	de Belle-Isle Erard;
Le Fortuné,	— 56 —	chevalier de Mené;
Le St-Jacques,	— 56 —	de Septèmes;
Le Fleuron,	— 54 —	Marquis de La Porte;
L'Aquilon,	— 54 —	chevalier de Belle-Fontaine;
L'Indien,	— 34 —	Foran;
Le Capable,	— 44 —	de La Motte;
Le Bizarre,	— 44 —	de Chaumont.

GALÈRES.

La Réale,	de Mortemart, général des galères; Boannes, capitaine;

La Patronne, chevalier de Noailles, lieutenant-génal ;
L'Invincible, chevalier Bethomas, chef d'escadre ;
La Forte, chevalier de Breteuil, chef d'esc. ;
La Victoire,
La Reine,
La Valeur,
La Sirène,
La Grande,
La Belle,
La Favorite,
La Hardie,
L'Amazone,
La Fidèle,
La Dauphine,
La Fleur de lis,
La Couronne,
La Perle.

Nota. — La chiourme des deux premières était de 300 forçats; celle des autres de 200. L'équipage des galères était ordinairement d'environ 100 mariniers et 100 soldats.

GALIOTES.

Armées chacune de deux mortiers, et de six à huit canons.

La Bombarde,
La Cruelle,
La Brûlante,
La Menaçante,
La Foudroyante,
L'Ardente,
La Fulminante,
La Belliqueuse,
La Terrible,
L'Éclatante.

BRULOTS.

L'Hameçon,	de 6 canons;
Le Caché,	id.

FLUTES.

Le Mercure,	de 30 canons (Hôpital).
L'Hirondelle,	30 —
L'Avenant,	18 —
La Baleine,	16 —
Le Bienvenu,	18 —

Le Chameau, 10 canons.
Le Bien Chargé, 10 —[1]
Le Chariot, 10 —

Le jour même de l'arrivée devant Gênes, les 10 galiotes s'avancèrent à la portée du canon sur une ligne, depuis la Tour du Fanal jusqu'au faubourg de Bisagne. Les vaisseaux formaient une seconde ligne à 200 toises de distance des galiotes. Les galères, divisées en escadres, étaient placées sur les flancs, pour soutenir les galiotes et empêcher qu'aucun bâtiment ne sortît du port.

Le lendemain matin, 18 mai, six sénateurs furent députés vers le marquis de Seignelay, qui leur représenta les plaintes du roi, et les engagea à rentrer dans son amitié, leur disant qu'il n'y avait d'autres moyens que d'envoyer quatre des leurs à Paris, pour solliciter ses bonnes grâces, et de remettre les 4 galères construites pour le service de l'Espagne; ajoutant que, s'ils refusaient ces conditions, il allait bombarder la ville. Les députés se retirèrent en disant qu'ils rendraient compte de leur mission au sénat et qu'ils feraient savoir sa réponse. La réponse fut une décharge de toute l'artillerie de la côte sur l'armée navale. Le bombardement commença à l'instant et fit des effets terribles dans la ville. Le 22, le feu cessa de part et d'autre; il y eut un pourparler. 5,000 bombes jetées en si peu de temps faisaient désirer la paix aux Génois; mais ils n'étaient plus entièrement les maîtres. Ils avaient reçu dans leurs murs 3,000 Espagnols, dont les menées firent rejeter les propositions des Français. Les galiotes recommencèrent à tirer; 4,000 soldats français furent débarqués, s'emparèrent de plusieurs postes et mirent le feu au faubourg de Saint-Pierre-d'Arène. Les officiers, les troupes de la marine et les marins eurent les honneurs de cette descente, à la tête de laquelle étaient le général des galères de Mortemart, les chefs

[1] Cette flûte avait, l'année précédente, transporté de Toulon au Havre la statue de Milon, du Puget, faite dans le local de la fonderie, à Toulon.

d'escadre Tourville, d'Amfreville, qui y fut blessé, de L'Héry, qui y fut tué.

Le bombardement dura jusqu'au 28 mai. On avait tiré 13,300 bombes. Une grande partie des superbes édifices de la ville étaient abattus. Seignelay crut qu'elle était assez humiliée, et donna l'ordre pour le retour. Duquesne, emmenant dix vaisseaux, fit, avant de rentrer à Toulon, une croisière sur les côtes de la Catalogne. Mais Gênes resta bloquée ; Tourville se maintint en croisière devant son port avec quatre vaisseaux. On voulut achever de la réduire par l'interruption de son commerce. Une ordonnance royale (du 4 janvier 1685) prescrivit d'arrêter même les bâtiments anglais chargés pour les Génois, et de les conduire à Toulon, sauf à les renvoyer et à payer leur fret après leur déchargement. Gênes enfin plia sous l'empire de la force. Elle envoya son doge dans le mois de mai 1685, pour donner au roi la satisfaction qu'il demandait. Le traité avait été signé à Versailles en février.

Les corsaires de Tripoli ayant violé la paix qui leur avait été donnée depuis quatre ans à peine, avaient enlevé quelques vaisseaux marchands français. Le port se disposa à les en punir. Une flotte fut équipée sous les ordres du vice-amiral d'Estrées. Elle partit de Toulon en juin 1685, et arriva le 19 devant Tripoli. Elle n'avait que 3 galiotes, mais elles suffirent pour effrayer la ville et la soumettre à rendre 400 esclaves et les vaisseaux enlevés, et à payer une rançon de 500,000 francs. Les négociations furent faites avec un vieillard de 94 ans, nommé Trieck, beau-frère de Baba-Assem, dernier dey d'Alger. Le chevalier de Tourville, qui était de toutes les expéditions, commandait dans celle-ci les attaques qui furent dirigées de très-près.

De Tripoli, le vice-amiral d'Estrées fit voile vers Tunis, qui avait aussi fait des courses sur les vaisseaux français. Cette ville prit le parti de la soumission, rendit les esclaves français et paya une rançon.

1687. — Ces Barbaresques étaient incorrigibles. Alger même oublia bientôt sa leçon. Le chef d'escadre d'Amfreville fut envoyé pour croiser sur les côtes des Algériens, et leur détruisit deux forts corsaires. L'année suivante (1688), le maréchal d'Estrées la bombarda de nouveau. Depuis le 1er juillet jusqu'au 19, il fit jeter plus de 10,000 bombes, qui renversèrent de nouveau la ville presque entièrement. La ruine de leurs maisons n'empêcha pas les Algériens de continuer à se livrer à leur métier de pirates. On pensa que le plus sûr remède était de les dépouiller des navires instruments de leurs brigandages. On fit croiser sur leurs côtes un grand nombre de vaisseaux et de frégates qui les leur enlevèrent presque tous. Se voyant désarmés, ils sollicitèrent la paix.

La chiourme fut accrue pendant ces dernières années d'un grand nombre d'Algériens. Les prises qui furent faites sur eux rendent raison de cette augmentation. L'utilité des Turcs et Barbaresques pour le service des galères les faisait rechercher, et, à défaut de la force, la marine se les procurait par achat. Un marché d'un genre particulier mérite d'être rapporté dans ses propres termes. Il fut conclu le 17 février 1685. En voici l'extrait :

« La frégate du roi *la Fée* est vendue au sieur Poussel, » de Toulon, moyennant le prix de 150 Turcs, bons et en » état de servir pour la rame, payables dans trois ans, savoir : » 50 Turcs pour chaque année, qui seront consignés à l'agent » du roi à Malte, où le sieur Poussel promet et s'oblige de » les rendre à ses frais, risques, péril et fortune. S'il ne pou- » vait remplir ce nombre, il payerait 350 fr. pour chaque Turc » de déficit. »

Les galères étaient toujours gardées à Marseille, qui était leur arsenal. Il y en avait 25 rangées l'une contre l'autre. Celle du milieu était la *Réale*, superbement décorée, que tous les bâtiments saluaient d'un coup de canon à leur arrivée.

La France, recueillant le prix des soins donnés à l'agran-

dissement de la marine pendant ces dernières années, se trouva bientôt en état de mettre en mer des flottes immenses contre des ennemis redoutables. Avant de parler de cette époque de sa puissance maritime, qui n'a plus eu sa pareille, il faut rappeler les motifs de quelques ordonnances que le cours des précédents événements a empêché de relater.

1681. — La plus importante est celle du mois d'août 1681, sur la navigation et le commerce maritime. Cette ordonnance, dont les dispositions nous servent encore de guide et sont entrées pour la plupart dans notre Code de commerce, fut un choix heureux de ce que les lois rhodiennes et romaines, les jurisprudences étrangères, et quelques règlements intérieurs, présentaient de plus naturel et de plus parfait.

« L'admiration fut universelle, dit son judicieux commen- » tateur Valin, à la vue d'une ordonnance si belle dans sa » distribution économique, si sage dans sa police générale et » particulière, si exacte dans ses décisions, si savante enfin » dans la partie du droit. Elle présente autant de traités abré- » gés de jurisprudence, qu'il y a de sujets qui en sont l'objet. » Elle est telle que les nations les plus jalouses de notre gloire, » déposant leurs préjugés, leur haine même, l'ont adoptée à » l'envi, comme un monument éternel de sagesse et d'intel- » ligence. »

1681. — Cette même année vit s'établir pour la première fois, dans chaque port, des compagnies d'apprentis-canonniers, dont le but était de répandre de bonne heure parmi les marins l'instruction du canonnage, afin d'en recueillir le fruit lorsqu'ils seraient embarqués sur les vaisseaux. (*Règlement du* 16 *août, confirmé par l'ordonnance de* 1689.) Elles avaient chacune cent apprentis. Ces compagnies, aujourd'hui supprimées ou autrement entendues et organisées, avaient été très-souvent négligées ou réduites; mais toujours on avait conservé leur germe, qui avait formé en divers temps ces canonniers bourgeois, si fort vantés à des époques où l'on s'occupait moins

que de nos jours de l'instruction générale des marins, et du canonnage en particulier.

Quelques années après, il fut institué des *soldats de port*, qui devaient former la tête des compagnies des vaisseaux, lorsqu'ils étaient armés. (*Règlement du* 10 *mars* 1686.) Il y en avait 300 au port de Toulon ; ce sont les premiers soldats entretenus que la marine ait eus. Le reste des compagnies des vaisseaux était levé par chaque capitaine au moment de l'armement, et pour la durée de la campagne, qui souvent n'était que de trois ou quatre mois. L'intendant devait seulement tenir la main à ce que les capitaines se pourvussent de bons soldats. C'est ainsi qu'on avait toujours formé les compagnies destinées à la garnison des vaisseaux. L'ordonnance de 1689 confirma dans son ensemble ce dernier règlement, même pour le nombre de 300 affecté au port de Toulon. Elle ajouta seulement qu'il serait entretenu 300 autres soldats à la demi-solde, que l'on engagerait pour trois ans, dans les lieux les plus voisins de l'arsenal, lesquels ne seraient levés qu'au moment du besoin, et seraient tenus de venir au port trois fois l'année, pour passer la revue. C'était une image de l'inscription maritime, et l'idée en avait déjà été exprimée dans une ordonnance de 1686. Mais, lorsque la guerre fut avancée et active, qu'il fallut mettre en mer de nombreux armements, ces divers moyens furent reconnus lents et incomplets; et, dès l'année 1690, on prit le parti de lever 80 compagnies, qu'on appela *compagnies franches de la marine*. (*Règlement du* 16 *décembre* 1690.) Elles étaient composées de 100 hommes, commandées par 3 officiers de marine, qui s'embarquaient avec elles. Les soldats faisaient à terre la garde des ports, y étaient exercés au maniement des armes, au canon, au jet des grenades et aux évolutions ; à bord, on les accoutumait à tout ce qui regarde le service des vaisseaux, et ceux qui souhaitaient devenir matelots et officiers mariniers, avaient la faculté de demander leur congé et de se faire classer.

Les gardes de la marine étaient accusés de s'absenter des ports par légèreté ou libertinage. Ils furent menacés de peines sévères (*Lettre du* 26 *mars* 1682) ; et l'on établit parmi eux une plus exacte discipline, par le règlement du 13 octobre 1683, qui augmenta leur nombre et leur procura divers genres d'instruction qu'on jugea utiles au développement de leur corps et de leur intelligence. Il leur fut donné des maîtres pour l'écriture, le dessin, les mathématiques, les fortifications, l'hydrographie ; pour la danse, l'escrime, la pique ; pour les exercices du mousquet et du canon ; pour les évolutions militaires, et pour les démonstrations de l'art de la construction. L'ordonnance de 1689 reproduisit en entier ce règlement, et conserva même l'article qui voulait que les gardes de la marine fussent embarqués en qualité de soldats, qu'ils en remplissent les fonctions sans aucune distinction, et fissent partie des épuipages.

Un des professeurs des gardes de la marine fut le père Hote, mathématicien renommé, qui a fait divers traités de science, et entre autres de construction navale. Mais il y avait dans ce dernier ouvrage plus de théorie que d'observation. On sait que la théorie s'appuie souvent sur des hypothèses, ou sur quelques principes vrais, mais isolés ou poussés à l'excès. Telle fut celle du père Hote, qui fit accepter un de ses plans, et construisit un navire informe dont on ne put se servir.

L'instruction des officiers était également un objet de prévoyance et de sollicitude. On voulut que, pour s'instruire dans la connaissance des qualités des munitions navales, six lieutenants fussent toujours témoins des recettes des ports, sans qu'ils pussent toutefois donner leur avis (*Règlement du* 15 *mars* 1684). Une ordonnance exigea que chaque officier embarqué tînt un journal exact de sa navigation (*Ordonnance du* 19 *avril* 1685). Il fut recommandé aux lieutenants et officiers jeunes de suivre assidûment les écoles de construction, d'hydrographie et de canon ; et, afin de s'assurer de leurs

progrès, on les obligea de s'assembler deux fois par mois devant le commandant et l'intendant pour être interrogés.

Les écoles d'hydrographie s'établissaient alors dans tous les ports de commerce du royaume, pour l'avantage des navigateurs marchands, et pour favoriser l'inclination des jeunes gens qui voulaient s'avancer au métier de la mer. Louis XIII, dans une ordonnance de janvier 1639, avait fait la promesse d'instituer de semblables écoles, mais il n'était resté de son ordonnance qu'un plus grand désir de jouir de ce bienfait, qui ne fut accompli qu'après l'ordonnance de 1681 ; la volonté explicitement exprimée, fut cette fois suivie de l'exécution.

L'instruction se répandait ainsi dans toutes les classes de la marine. Elle promettait, dans ces moments d'encouragement, de la faire briller de tous les succès que l'on doit attendre de la puissance des institutions.

LIVRE CINQUIÈME.

DE 1688 A 1699.

Guerre avec l'Angleterre. — Visite des vaisseaux du port. — Château-Renault. — Ordonnance de 1689. — Activité des constructions. — Le comte d'Estrées. — Développement de la marine en 1693. — Causes de son affaiblissement subséquent.

1688. — Jacques II n'ayant pu se concilier l'attachement des Anglais, avait été obligé d'abandonner son royaume. Le prince d'Orange, son gendre, était devenu roi d'Angleterre. Louis XIV reçut le roi détrôné, et le secourut dans les efforts qu'il fit pour reprendre sa couronne. La guerre avec l'Angleterre recommença, et des ordres furent donnés pour armer dans les ports de l'Océan et de la Méditerranée.

L'administration s'empressa, à Toulon, de visiter les vaisseaux et de reconnaître leur situation. La liste suivante est extraite du rapport qui fut envoyé au marquis de Seignelay, dans le mois d'octobre 1688.

5 VAISSEAUX DE 1er RANG.

Noms des Vaisseaux.	Temps de leur construction.	Leur situation.
Royal-Louis . .	1667.	A radouber dans une forme.
Royal-Dauphin.	1668.	En mauvais état, à radouber.
Sceptre	1670.	Ne peut servir sans un grand radoub dans une forme.
Lys.	1669.	Idem.
Magnanime. . .	1671.	En grosse réparation.

8 VAISSEAUX DE 2e RANG.

Noms des Vaisseaux.	Temps de leur construction.	Leur situation.
Saint-Esprit . .	1670.	Hors de service.
Florissant . . .	1671.	Bon; à réparer légèrement.
Magnifique . . .	1684.	En état.
Pompeux. . . .	1670.	Bon; à réparer légèrement.
Conquérant. . .	1688.	En construction.
Eclatant	1688.	Idem.
Constant	1667.	Fort vieux; à réparer.
Croissant	1686.	En état; en mer.

17 VAISSEAUX DE 3e RANG.

Parfait	1672.	Bon; à réparer légèrement.
Ferme	1670.	Idem.
Content.	1686.	Neuf; en mer
Ardent.	1680.	En état.
Fougueux. . . .	1672.	Bon; légère réparation.
Agréable	1671.	Idem.
Assuré	1667.	Hors de service.
Saint-Louis. . .	1681.	En état.
Hardi	1672.	En réparation.
Aimable	1660.	Hors de service.
Prudent.	1666.	En mer. — Hors de service au retour.
Marquis	1684.	Neuf; en mer.
Vaillant	1669.	Bon; légère réparation.
Vigilant	1664.	Fort vieux. — Bon bois; à réparer légèrement.
Aquilon.	1666.	Bon; légère réparation.
Fortuné.	1688.	En construction.
Fleuron.	1688.	Idem.

13 VAISSEAUX DE 4e RANG.

Noms des Vaisseaux.	Temps de leur construction.	Leur situation.
Fidèle	1665.	En état.
Capable	1665.	En mer. — Légère réparation au retour.
Cheval-Marin. .	1664.	En mer. En état.
Eole	1673.	Idem.
Indien	1673.	En mer.
Trident.	1688.	Idem. — Neuf.
Maure	1688.	Idem. id.
Bizarre.	1671.	Bon; à réparer légèrement.
Aventurier . . .	1671.	Bon; en mer.
Laurier.	1676.	Hors de service; fait de mauvais bois.
Etoile.	1673.	Bon; légère réparation.
Prompt.	1663.	En mer. A mettre en flûte.
Entendu	1664.	Hors de service.

5 VAISSEAUX DE 5e RANG.

Poli	1664.	Hors de service.
Soleil-d'Alger. .		En mer.
Mercure	1669.	Idem.
Trois-Roses		Idem.
Sérieux.	1679.	Idem.
	Total :	48 vaisseaux.

2 FRÉGATES.

Vipère	En mer.
Dragon d'or . .	Idem.

7 flûtes.

7 brûlots.

En considérant cette liste, on remarque qu'il y avait au port de Toulon 48 vaisseaux de ligne, dont 8 à 10 hors de service, ou dans un état assez mauvais pour les y laisser. Parmi les autres; plusieurs avaient besoin d'une réparation.

On ne peut s'empêcher de réfléchir, devant ce tableau, au facile dépérissement de ces grandes machines construites en bois, qu'attaquent tant d'éléments. Que de soins et de prévoyance il faut, de toute heure, de tout instant, pour ralentir cette destruction qui se hâte, qui surprend toujours par sa rapidité, destruction avec laquelle il faut sans cesse compter pour le renouvellement successif des forces navales, et qui peut laisser l'État, au bout d'un temps, sans marine, pour peu que de mauvaises vues, ou, ce qui revient au même, que la détresse des finances y aient fait mettre de l'oubli, de la négligence !

Les vaisseaux qui étaient à la mer, croisant dans l'archipel ou sur les côtes voisines, revinrent avant la fin de l'année. Cependant, on ne parvint à armer et réunir dans les premiers mois de 1689, que 20 vaisseaux, dont 3 du 2e rang, 9 du 3e et 8 du 4e, avec quelques frégates, brûlots et flûtes. Des matelots hollandais, qu'on voulait contraindre de servir, quoiqu'on fût en guerre avec cette puissance, furent envoyés à Toulon pour être embarqués sur la flotte ; faible secours ; car, arrivés dans le port et profitant d'un peu de liberté, ils se cachèrent et prirent la fuite; ce dont fait foi une ordonnance du 15 février 1689, qui défendit aux habitants de la ville, sous des peines sévères, de les recéler.

L'armée navale que l'on équipait dans les ports de l'Océan était beaucoup plus nombreuse. Elle se trouva composée de 62 vaisseaux de guerre, sous le commandement de Château-Renault. Tourville, qui était à la tête de la flotte de Toulon, eut ordre de quitter la Méditerranée et d'aller à la rade de Brest. Il partit le 9 juin, côtoyant l'Espagne, avec qui l'on était en guerre. Les escadres des ennemis tenaient la mer dans

l'Océan; elles apprirent avec étonnement que la jonction qu'elles avaient prétendu empêcher, avait été faite au mois d'août.

Ces forces réunies se mirent en mer avec assurance, et cherchèrent vainement les ennemis qui fuyaient devant elles.

A cette époque parut la célèbre ordonnance sur l'administration et la police des arsenaux. (*Ordonnance du* 15 *avril* 1689.) Elle fut composée de la réunion des différents règlements donnés par Colbert, qui reçurent quelques modifications légères, résultat des observations et des essais faits pendant quinze ans. Leur collection en une seule ordonnance eut un caractère plus imposant, et consacra ce que l'expérience et les opinions de tous les ports avaient trouvé de mieux. Elle vint, entourée de l'assentiment des personnes les plus célèbres dans la marine. Depuis quatre années, les idées des officiers des ports avaient été recueillies; ils avaient été plus particulièrement consultés sur les objets de détail, comme le règlement d'équipage et la quantité des agrès et munitions à délivrer aux vaisseaux de chaque rang, précédemment déterminés par le règlement du 10 février 1674. Enfin, avant qu'elle vît le jour, elle fut examinée et concertée, auprès du ministre, dans plusieurs conférences où assistaient les vice-amiraux d'Estrées, Tourville, Château-Renault, et d'autres marins illustres.

En considérant en grand le plan général d'organisation que présente cette ordonnance, on y reconnaît l'étendue des vues du gouvernement de Louis XIV. Le désir qu'il avait de maintenir la subordination s'y trouve heureusement fondu avec les principes d'ordre et d'économie qui ont signalé l'administration des Colbert. On y aperçoit tous les grands ressorts de la régie la plus simple et la plus économique que déparent à peine quelques imperfections de détail. Les précédentes ordonnances des classes y furent à peu près copiées; leur régime restait le même qu'auparavant.

Deux grands partages furent faits entre le militaire et le civil.

Les officiers militaires furent chargés de la garde et de la sûreté des arsenaux, de la discipline des troupes de la marine, et du commandement des vaisseaux et des armées de mer. Obligés d'être dans une activité continuelle pour rendre supérieure à toutes les autres, cette marine que l'on avait conçue comme devant dominer sur les mers, ils se livraient entièrement aux sciences de la navigation, à l'étude de la tactique navale. Les prérogatives et les distinctions leur étaient prodiguées, et l'expectative des honneurs les plus brillants excitait leur ambition.

Les officiers civils eurent dans leurs attributions la prévoyance des approvisionnements, la combinaison et la direction des travaux des ports, la comptabilité des fonds et des matières, et tous les détails de l'administration économique.

Les devoirs des uns et des autres leur suffisaient alors, et cet ordre de choses a duré très-longtemps. Les règlements sont l'image des opinions du temps où on les fait, et du besoin qui a fixé ces opinions. Ce que l'on fit alors était ce qu'il y avait de mieux à faire, qui s'adaptait le mieux aux nécessités du moment, eu égard aux lumières, à la prépondérance des hommes, et aux formes gouvernementales où l'on vivait. Lorsque les règlements changent, ils suivent le cours des déplacements qui se font dans ces choses et dans ces idées. Ce qui était bien dans un temps à cessé de l'être ; les hommes ont changé, il n'est pas étonnant qu'ils changent après eux : c'est la loi du mouvement, du progrès peut-être. Il n'en reste pas moins dans ces anciens règlements, des principes posés, plus stables que les hommes, qui ne témoignent pas seulement des premières inspirations de conservation et d'ordre dans la marine, mais qui sont là pour éclairer encore tout réformateur.

L'apparition de cette ordonnance au commencement d'une guerre qui, par ses préparatifs, annonçait de grands événements, pouvait être considérée comme un heureux présage.

Elle proclamait Louis XIV le législateur de la mer, et semblait lui promettre dans les armes cette supériorité qu'il acquérait dans les lois et à laquelle les autres nations rendirent hommage par l'empressement qu'elles mirent à prendre cette ordonnance pour base ou pour modèle de leur législation maritime.

Quelques premiers succès justifiaient encore cette espérance; elle était nourrie surtout par l'ardeur qui régnait dans les ports. En quatre années, 9 nouveaux vaisseaux furent mis à l'eau à Toulon [1], et les constructions continuèrent pendant le cours de la guerre.

Il est à remarquer, à cette occasion, que l'activité de la fonderie du port était telle, que l'on put envoyer des canons au port de Brest. On fondit plusieurs pièces de 64 et de 48, qu'on destinait aux batteries, et qui servirent plus pour l'ornement du parc que pour les usages de la guerre.

Aux portes de Toulon était la fabrique de Dardennes, atelier de forges d'où l'on tirait quelquefois des poudres neuves, et où l'on rétablissait celles que la mer avait affaiblies.

D'après un ordre du 18 mai 1692, de M. de Pontchartrain, devenu secrétaire d'État au département de la marine, on éprouva à Toulon, le 10 juillet, une matière combustible

[1] En 1690, 2 vaisseaux de 70, *le Superbe* et *l'Invincible*.
En 1691, 2 id. de 80, *le Sceptre* et *le Lys*.
En 1692, 1 id. de 110, *le Royal-Louis;* 1 de 54, *l'Écueil;* 1 de 66, *le Bourbon*.
En 1693, 2 id. de 90, *le Tonnant* et *le Saint-Philippe*.

On a pu voir sur la liste ci-devant transcrite, que six vaisseaux avaient été mis en chantier en 1688, *le Trident*, *le Maure*, *le Conquérant*, *l'Éclatant*, *le Fortuné* et *le Fleuron;* ce qui porte à quinze le nombre des vaisseaux construits à Toulon pendant les six premières années de la guere. On ne mit en chantier, pendant les quatre dernières années, que cinq autres vaisseaux; savoir :

En 1695, 2 vaisseaux de 56, *le Content* et *le Trident*,
1 id. de 44, *le Volontaire*.
En 1697, 2 id. de 66, *le Prudent* et *l'Assuré*.

avec laquelle on aurait pu mettre le feu aux vaisseaux ennemis. Elle était de la composition d'un sieur Chautron; il la fabriqua seul avec ses gens, et y employa de la poudre, du salpêtre, de la sandaraque, du fer et d'autres matières qu'on lui délivra. Diverses épreuves furent faites; on tira des charges de cette composition avec des mousquets, des canons, des mortiers; mais elles n'eurent aucune réussite. L'essai tenté et l'intérêt qu'on y attachait sembleraient démentir l'anecdote de ce Lucquois qui, s'annonçant dans ce temps, comme ayant retrouvé le feu grégeois, aurait essuyé le mépris sévère de Louis XIV.

Au milieu de l'activité qui régnait, on ne négligea point de corriger quelques abus. Les ouvriers avaient l'habitude d'emporter les déchets de la façon des bois; mais souvent ils diminuaient les pièces qu'ils travaillaient en dessous des proportions, et mettaient en morceaux des bouts de bordages, et d'autres bois qui pouvaient être utiles. Une ordonnance du roi du 19 août 1693, leur défendit d'emporter ces copeaux.

Cependant les 20 vaisseaux partis de Toulon en 1689, furent bientôt suivis de 12 autres, dont 5, commandés par le capitaine de vaisseau de Paul, se réunirent le 17 mars 1690 à 36 vaisseaux qui sortaient de Brest sous les ordres du marquis d'Amfreville, pour porter un troisième secours au roi Jacques, débarqué en Irlande. L'escadre rentra sans rencontrer l'ennemi, qui n'était pas en ce moment en force pour paraître.

Les 7 autres vaisseaux furent conduits à Brest, dans le mois de mai de la même année, par Château-Renault. Il avait rencontré, au détroit de Gibraltar, une escadre de 23 vaisseaux hollandais et anglais qui n'osèrent l'attaquer. L'armée navale qui tint la mer fut alors composée de 78 vaisseaux de ligne, accompagnés de 22 brûlots et divers bâtiments légers. Elle maltraita et mit en fuite, à la hauteur de Dieppe, les

flottes anglaise et hollandaise réunies. Avant la fin de l'année, la plupart des vaisseaux qui étaient partis de Toulon, y étaient revenus.

L'équipement en marins des derniers vaisseaux avait coûté plus de peine que celui des vaisseaux armés dans l'année précédente. La désertion étant un mal difficile à réparer, elle s'étendait dans tous les ports d'armement. Les capitaines étaient accusés de donner trop facilement des congés à leurs équipages, et de ne pas savoir les contenir sur les vaisseaux. Une ordonnance rendue depuis plusieurs années les avait chargés personnellement des matelots qui leur étaient fournis, leur défendait de permettre à aucun d'eux d'aller à terre, et, en cas qu'il en manquât après que les intendants ou commissaires généraux auraient complété les équipages, elle voulait que les matelots à donner en remplacement fussent levés aux frais et dépens des capitaines, déduits sur leurs appointements (*Ordonnance du 13 juillet* 1675). On avait attaqué alors leurs intérêts ; on en appela depuis à leur honneur. Une ordonnance de 1690 (*du 31 mars*) défendit de faire le moindre remplacement parmi les équipages, après qu'ils auraient été une fois rendus complets. Mais cette résolution ne pouvait demeurer en vigueur, car elle était de nature à compromettre les opérations navales.

1691. — L'armement qui fut fait à Toulon dans l'année 1691, ne sortit point de la Méditerranée. D'Estrées partit de la rade le 9 mars, avec une flotte de vaisseaux, galères et galiotes. Il se présenta vingt jours après devant Villefranche pour seconder Catinat au siége de Nice, où les Français entrèrent le 5 avril. Il alla ensuite tirer quelques bombes à Oneille, d'où une tempête le força de retourner aux îles d'Hyères.

Vers la fin de juin, il reçut l'ordre d'aller bombarder quelques villes maritimes de l'Espagne. Il jeta 800 bombes à Barcelonne, 600 à Tarragone, qui mirent le feu en plusieurs

endroits. Il avait devant cette dernière place 12 vaisseaux, 25 galères et 3 galiotes. Il y fut atteint par une escadre espagnole de 17 vaisseaux et quelques brûlots et galères; mais il n'y eut pas de combat. Les deux flottes s'éloignèrent, et les Espagnols s'estimèrent satisfaits d'avoir dégagé Tarragone.

A la rentrée de l'escadre du comte d'Estrées, on essaya de garder sur les vaisseaux les matelots dont on était le moins sûr, afin de les avoir pour l'armement de l'année suivante; mais il fut impossible d'empêcher à une grande partie d'entre eux de s'enfuir et de se retirer chez eux sans congé. Une ordonnonce du 2 octobre 1691 se plaignit de cette désobéissance, et défendit sévèrement aux capitaines des corsaires et des bâtiments marchands de les recevoir.

1692. — Le comte d'Estrées, attendu dans l'Océan, l'année suivante, pour renforcer l'armée navale de Tourville qui devait aller rencontrer l'ennemi, ne put repartir qu'au commencement de mai. Pour surcroît de malheur, il fut battu, le 18, par une furieuse tempête, qui fit échouer deux de ses vaisseaux à Ceuta; et il arriva à Brest, après une navigation pénible, le 30 mai, lendemain de la mémorable bataille de La Hougue, qui venait de décider les affaires de la Manche [1].

Cette escadre du comte d'Estrées était composée de 13 vaisseaux.

Le *Sceptre*, 92 — Comte d'Estrées.

[1] Serait-il vrai, selon Saint-Simon, que l'ordre impératif donné par le roi à Tourville, d'attaquer l'armée anglaise avec des forces aussi inférieures que les siennes à celles de l'ennemi, reposât sur une confidence de Jacques II, qui aurait assuré à Louis XIV qu'une partie des capitaines anglais, dévoués à son parti, passeraient du côté de la flotte française? Ceci expliquerait l'ordre extraordinaire donné à Tourville. Mais il y aurait eu là une grande illusion. Aucun capitaine anglais ne fit défaut à son pavillon. Chacun ne vit qu'une rencontre armée de nation à nation; et le roi Jacques lui-même, toujours Anglais, fut secrètement enorgueilli de la victoire de sa marine rebelle. Mais quelle faute, et quelle légèreté d'avoir suivi des inspirations que la prudence et le vrai honneur devaient interdire!

Le *Lys*,	90 —	De Cogol.
Le *Magnanime*,	80 —	De Clamont.
Le *Superbe*,	70 —	De Bidault.
L'*Invincible*,	70 —	Du Fresne.
Le *Constant*,	70 —	De Chavigny.
L'*Heureux*,	70 —	De Pale.
L'*Eclatant*,	70 —	De Rosmadec.
L'*Assuré*,	60 —	Chevalier de Château-Renault.
Le *Marquis*,	54 —	De Forbin.
L'*Ardent*,	64 —	De Pontis.
Le *Bon*,	54 —	De la Guiche.
Le *Hardi*,	64 —	De Champigny.

L'*Assuré* et le *Bon* firent côte à Ceuta.

Après un séjour de trois mois à Brest, le comte d'Estrées repartit le 1er septembre avec 15 vaisseaux pour retourner dans la Méditerranée. Il devait croiser sur les côtes d'Italie. Aussitôt qu'il fut arrivé à Toulon, 30 galères sortirent de Marseille pour se joindre à lui. Le 27 octobre il fit voile, et se rendit en peu de jours devant Gênes. L'amiral Papachino, avec 16 vaisseaux, venait d'en sortir, après avoir débarqué 3,000 hommes pour le Milanais. D'Estrées courut les mers d'Italie pour reconnaître la flotte ennemie, et venger sur les Espagnols une partie de l'échec de la Manche ; mais elle s'était retirée à Naples, et il fut obligé de revenir en Provence.

1693. — La décadence de la marine française, que l'on a généralement attribuée à la bataille de La Hougue, a eu d'autres causes plus immédiates. Ce fut un échec moral qui pesa dans la suite de la rivalité avec l'Angleterre, plutôt qu'un grand échec matériel dans ce moment-là ; car les pertes de cet événement furent bientôt réparées. Louis XIV les jugea lui-même à leur valeur, lorsque, apprenant que Tourville était sauf, il en témoigna son contentement, disant que, pour des vaisseaux, on pouvait en trouver. En effet, dès l'année sui-

vante, une armée navale plus forte que toutes celles que la France avait eues, parcourut les mers avec assurance. On redoubla d'activité dans tous les ports, pour mettre en état tous les bâtiments de guerre. Des avancements extraordinaires furent faits parmi les officiers mariniers et les matelots, pour les encourager. La France compta 110 vaisseaux de ligne. On s'y prit à l'avance pour rassembler les équipages. Une ordonnance du 19 novembre 1692, annonçant que le roi donnait des ordres pour l'armement des vaisseaux qui devaient sortir l'année suivante, voulut que tous les ports de la Provence et du Languedoc fussent fermés jusqu'à ce que les matelots nécessaires pour en former les équipages, eussent été levés, et défendit d'en sortir ou d'y noliser aucun vaisseau marchand ni aucune barque, à peine de confiscation des bâtiments et marchandises et de 1,000 francs d'amende. On n'exceptait que les bâtiments servant au transport des blés de la Compagnie d'Afrique et des vivres et munitions nécessaires pour les arsenaux.

Mais ces moyens excessifs, les seuls malheureusement que l'on sût employer, suspendaient indéfiniment toute navigation marchande, ruinaient le commerce, portaient la désolation dans les ports et tuaient l'avenir. Les ordonnances sur les classes que l'administration maritime avait semblé interposer naguère entre elle et le marin, étaient, à leur début, violemment outre-passées. Cependant ces moyens n'avaient point toute l'efficacité qu'on s'en promettait. Une ordonnance du 4 avril 1693 atteste que la plupart des matelots qu'on avait levés pour le service des vaisseaux de guerre, au lieu de se rendre dans les ports au temps marqué, après avoir reçu leurs avances, se cachaient aux environs de leurs paroisses et ne paraissaient point. Amenés par la force armée, leur désobéissance se développait au moment favorable. Plusieurs enlevèrent, pour fuir, les embarcations de leurs vaisseaux. Quelques matelots qui s'étaient emparés de la chaloupe du vaisseau *le*

Marquis, furent arrêtés, jugés et condamnés à mort. On recula devant l'exécution; on les fit tirer au sort pour qu'un seul subît le supplice; et celui-ci même eut sa peine changée en celle des galères. Ainsi on n'osa pas en sacrifier un seul, parce qu'il y avait trop de coupables. On vit bien que cette punition n'aurait pas été un exemple, mais une mort inutile, et peut-être un nouveau sujet d'effroi et d'aversion.

L'escadre de Toulon se trouva prête dans le mois de mai. Le comte d'Estrées partit avec 22 vaisseaux de ligne et 30 galères, pour assiéger Roses par mer, tandis que le maréchal de Noailles l'attaquerait par terre. La tranchée fut ouverte du 1er au 2 juin. On tira de la flotte des bombardiers et 2,500 matelots, qui montèrent à la tranchée avec les troupes de terre. Le 10, la place capitula.

D'Estrées remit bientôt à la voile pour aller au-devant du maréchal de Tourville, sorti de Brest le 26 mai avec une flotte de 71 vaisseaux et de plusieurs frégates et brûlots. Cette armée ayant rencontré en chemin un immense convoi anglais et hollandais qui se rendait dans la Méditerranée, en prit ou détruisit une grande partie. Il n'en eût échappé aucun bâtiment, selon quelques historiens, et la forte escorte qui l'accompagnait fût tombée tout entière entre les mains des Français, si l'on avait mis moins d'hésitation à la reconnaître et à l'attaquer. 24 navires anglais et hollandais, reste de 80 que les capteurs brûlèrent, furent envoyés à Toulon, et devancèrent l'arrivée de la grande armée française, qui vint mouiller dans la rade à la fin de juillet, après avoir brûlé d'autres vaisseaux ennemis à Gibraltar et à Malaga.

Tourville resta quelque temps à Toulon avec un brillant état-major de 3,000 officiers et une armée de 70,000 matelots et soldats, qui, dit le rédacteur de ses mémoires, faisaient une agréable confusion. On trouvait des tables dressées dans toutes les rues, sous des tentes et des pavillons. Ce n'était que des plaisirs et des fêtes. La vue de la rade, peuplée de

	FLUTES.	BRULOTS.	GALIOTES A BOMBES.	VAISSEAUX. NOMS.	VAISSEAUX. GÉNÉRAUX ET CAPITAINES.	VAISSEAUX. CANONS.
ESCADRE Blanche et Bleue. — AVANT-GARDE.				*l'Aimable.*	De Réals.	68
				l'Henri.	De la Rochalard.	46
				l'Excellent.	Du Rinaut-Huet.	60
		Eveillé.		*le Conquerant.*	Du Chalard.	72
		Fanfaron.		*le Merveilleux.*	Marquis de Villette, l.-gén.	100
		Danger.		*le Souverain.*	Machault.	80
				le Français.	Chevalier d'Armanville.	40
				l'Apollon.	Baron des Adrets.	69
				le St.-Jean d'Espagne.	De Lhéry.	60
				le Temeraire.	De Montbault.	54
				le Brillant.	Chevalier de Combes.	60
				le Fortuné.	Chevalier de Genlis.	56
		Léopard		*le Bourbon.*	De Ribeirette.	60
		Impudent.		*l'Ambitieux.*	De Magnon, chef d'escadre.	80
	Charriot	*Ville de Cadix.*		*le Royal-Louis.*	Comte d'Estrées, vice-amiral.	100
		Hameçon.		*le Grand*	Chev. d'Infreville, chef d'esc.	80
				l'Heureux.	Des Francs.	70
				l'Entreprenant.	De La Boissière.	50
				le Vigilant.	D'Osmont.	52
				le Phenix.	Des Herbiers.	60
				le Capable.	Patoulet.	54
				le Vaillant.	Chevalier de Lannion	54
				le Parfait.	Chevalier d'Ailly	62
		Espion.		*l'Illustre.*	De Combes.	70
		Boutefeu.		*l'Orgueilleux.*	Marquis de Langeron, chef d'escadre.	86
		Seditieux.		*le Belliqueux.*	Sévigné.	70
				le Laurier.	De La Roque-Persin.	60
				la Ville Mildemblick.	Blenac-Romegou.	54
				le Brusque.	Chevalier de Blenac.	50
ESCADRE Blanche. — CORPS DE BATAILLE.				*le Furieux.*	Serquigny.	60
				le Precieux.	Pradines.	60
				le Saint-Louis.	Marquis de Rouvroy.	60
		Maligne.		*le Magnifique.*	De La Galissonnière.	80
		Hasard.		*le Victorieux.*	Gabaret, lieutenant général.	100
		Ange.		*le Prompt.*	De Beaujeu.	70
				la Syrène.	Duquesne-Guitton.	54
				le Maure.	De Contu-Blessac.	54
				le Courageux	Chevalier de La Luzerne.	50
				l'Aquilon.	Hercule de La Roche.	60
				le Constant.	Comte de Chavigny.	70
				le Content.	Chevalier de Sainte-Maire.	64
	Demoiselle-Marie.		*Éclatante.*	*l'Invincible.*	Bidault.	70
	Courrier de Cadix.	*Favorite.*		*le Vainqueur.*	Chevalier de Coëtlogon, chef d'escadre.	88
	Bienvenu.	*Cache.*		*le Soleil-Royal.*	Maréch. de Tourville, amiral.	102
	Turquoise.	*Fourbe.*		*le Fulminant.*	Marq. de La Porte, chef d'es.	104
	Dauphin de Bordeaux.	*Eclair.*		*le Pompeux.*	Chevalier de Château-Morant.	72
	Arbre d'Olivier.		*Terrible*	*le Juste.*	Champigny.	70
	Tigre.			*le Superbe.*	Chevalier de Villars.	70
				l'Éole.	Chevalier de La Rongère.	46
				l'Agréable.	Chevalier d'Arbouville.	58
				la Perle.	Chevalier de Forbin-Gardane	60
				le Courtisan	Colbert Saint-Marc.	64
		Coche.		*le Monarque.*	Pallas.	86
	Élisabeth.	*Pétillant.*		*le Dauphin-Royal*	Pannetier, chef d'escadre	100
		Bon Succès.		*le Lis.*	Chevalier de Belle-Fontaine.	80
				l'Entendu.	Chevalier de Ricoux.	60
				le Glorieux.	Baërt.	64
				l'Heureux-Retour.	Machault-Rougemont.	56
ESCADRE Bleue. — ARRIERE-GARDE.				*l'Ardent.*	D'Evry.	60
				le Trident.	Hurault de Ville-Luisant.	54
				le Prince.	De Bagneux.	54
		Dévorant.		*le Magnanime.*	De La Barteloire.	74
		Dur.		*l'Admirable.*	De Relingues, chef d'escadre.	92
		Diligente.		*la Couronne.*	De Montbrun.	70
				le Brave.	De La Cafinière.	54
				le Vermandois.	Digoisie du Palais.	60
				le Castrienne.	Clavier.	60
				le Sans-Pareil.	De Ferville.	52
				le Modéré.	De La Barre.	50
				le Bizarre.	La Vignerie.	42
		Colosse		*le Sceptre.*	Septèmes.	80
		Fâcheux.		*le Terrible.*	Comte de Château-Renault, lieutenant général	70
	Dame-Marie	*Guillaume.*		*l'Intrépide.*	D'Amblimont, chef d'escadre.	82
		Lutin.		*le Fort.*	Perrinet.	56
				l'Arrogant.	Cheval. de Château Renault.	58
				l'Indien.	Chevalier de Chalais.	50
				la Zélande.	Baron de Paillières.	60
				le Neptune.	De Pontac.	46
				le Diamant.	De Mons.	56
				le Mignon.	De Plessis	60
				le Marquis.	Chevalier des Augers.	58
		Normande.		*le Florissant*	Comte de Sebeville.	72
		Violent.		*le Formidable.*	Marquis de Nesmond, lieut. g.	100
		Chasseur.		*le Saint-Esprit.*	Bellisle-Ebrard.	74
				le Saint-Michel.	De Roussel.	60
				l'Écueil.	Chevalier d'Infreville.	54
				l'Éclatant.	D'Aligre Saint-Lée.	66

(En regard de la page 97.

87 vaisseaux de guerre et de 50 bâtiments inférieurs, la plupart dorés, et tous peints de couleurs variées, selon les goûts et les caprices divers que l'usage autorisait, offrait un spectacle glorieux et magnifique.

Voici les noms de tous ces navires, rangés selon l'ordre de bataille donné par l'amiral à l'armée, avec l'indication du poste que les bâtiments inférieurs devaient y occuper.

D'autres bâtiments, destinés à porter des ordres, n'avaient aucun poste dans l'armée, savoir :

FRÉGATES.

La Mutine,	*La Gaillarde*,
La Badine,	*L'Héroïne*.

BATIMENTS LÉGERS.

La Chasse.	*La Brune*,
La Vedette,	*L'Utile*,
L'Émeraude,	*La Commode*,
La Flèche,	*La Méchante*,
La Biche,	*La Joyeuse*,
La Choquante,	*La Prompte*,
La Fine,	*Le Saint-François l'ardent*.

Les états-majors et les équipages de tous les bâtiments de cette flotte coûtaient mensuellement, selon un tableau dressé à cette époque :

En appointements, table et solde. . . .	769,163 fr.
En subsistance des équipages, sur le pied de 5 sols la ration, d'après le traité du munitionnaire (71,130 rationnaires). . . .	533,467
TOTAL.	1,302,630 fr.

Ce chiffre ne comprenait que le personnel, et était indépendant de toutes les dépenses tenant à l'armement et au ravitaillement des navires [1].

[1] Une armée navale, avec un personnel semblable de 3,000 officiers et 70,000 hommes d'équipage, coûterait aujourd'hui, par mois, d'après nos tarifs de solde et de rations, et nos traités de subsistances,

En appointements, traitement de table et de solde. . . .	2,850,000 fr.
En subsistances.	2,150,000
TOTAL.	5,000,000 fr.

Cette grande parade se sépara le 14 septembre. 40 vaisseaux allèrent avec Tourville désarmer à Brest, et 20 à Rochefort; 26 désarmèrent à Toulon, et quelques autres restèrent armés pour croiser dans la Méditerranée.

Jamais l'on n'avait vu à Toulon une flotte aussi formidable, et la France n'en réunit plus de pareille dans aucun de ses ports, non qu'elle n'ait fait, sur la fin du dernier siècle et dans celui où nous sommes, des déploiements de forces qui, réunies, auraient pu équivaloir à ce grand armement. Mais, vers la fin du règne de Louis XIV, et durant tout le long règne de son successeur, la marine française, quoiqu'elle semblât se ranimer de temps en temps, ne put jamais se relever assez. Cependant aucun nouveau revers maritime ne lui avait fait perdre tout d'un coup cette force qu'elle venait de reprendre. Le même matériel naval qu'elle avait déployé en 1693 existait encore, armé ou désarmé, dans les premières années qui suivirent cette époque. Mais les deux Colbert étaient morts; personne n'avait hérité de leurs grandes idées; le même esprit ne régna plus dans les conseils; la France était épuisée par ses longues guerres, la pénurie de l'État, contre laquelle le premier refuge a été de tout temps de fermer le trésor à la marine, vint ajouter à l'impuissance des vues et aux embarras naturels. On ne voulut pas, enfin, en privant sans cesse la navigation marchande de tous ses matalots, l'anéantir tout à fait. Il fut plus facile et moins coûteux d'armer et d'équiper de petites

J'entends une armée navale, quelle que fût sa composition, qui comporterait un personnel aussi fort. Car s'il s'agissait de former une flotte de 87 vaisseaux et 50 bâtiments inférieurs*, avec nos navires d'aujourd'hui, qui sont devenus plus grands, plus forts, et ont de plus nombreux équipages, le chiffre de la dépense s'accroîtrait nécessairement avec celui du personnel. Toutefois, on peut observer qu'en mesurant la force de la marine d'autrefois avec celle de la marine d'aujourd'hui, par le nombre des canons (et sans tenir compte de la différence des calibres), rapport le plus rapproché que l'on puisse admettre, leur concordance ne s'écarterait pas trop pour le nombre des hommes; il ne resterait plus que la supériorité, toujours très-forte, de la dépense de chaque homme.

escadres, et l'on ne mit plus que rarement en mer de grandes flottes. Un attrait puissant ajouta à l'idée que l'on eut de faire la guerre en escadres séparées : ce fut de troubler le commerce des ennemis et de tirer quelque profit de leurs dépouilles. On continua de prêter à des armateurs particuliers les vaisseaux de l'État gréés et munis; sous la réserve, non plus du tiers, mais du cinquième du produit des prises (*Règlement du* 6 *octobre* 1694). Les armements en course furent favorisés; il en partit de tous les ports de France. Ils donnèrent lieu à des combats particuliers honorables, dans lesquels Duguay-Trouin, Forbin, Porée, Cassard, Jean Bart, commencèrent à se faire un nom. Les escadres du roi et celles des armateurs amenèrent dans les ports une infinité de prises, d'un profit immense.

Les avantages que l'on obtint dans ce genre d'hostilités, et l'influence qu'il eut dans les affaires, ont depuis fait mettre en question s'il ne convenait pas mieux à la France de faire la guerre sur mer par escadres légères, pour désoler le commerce de l'ennemi et le frapper à la source de ses prospérités, que d'armer des flottes dispendieuses, qui auraient toujours en tête des flottes ennemies aussi puissantes, et avec lesquelles on serait obligé de risquer en une seule fois le succès de la guerre. Mais cette question ne peut se résoudre préalablement, même vis-à-vis de l'Angleterre. La tactique des moyens, comme celle des armées en présence, dépend des inspirations qui naissent de mille circonstances du moment, de la situation de l'ennemi, des dispositions de celui-ci pour l'attaque et la défense, et des ressources que l'on a soi-même pour l'atteindre dans ses points les plus vulnérables, et arriver à une paix honorable, qui doit être la fin de toute guerre.

1694. — Cependant, une flotte encore assez nombreuse se réunit dans la Méditerranée, l'année suivante. Le maréchal de Tourville arma 25 vaisseaux à Toulon, qui furent grossis des galères de Marseille et de 35 vaisseaux que Château-Renault

amena des ports de l'Océan. M. de Vauvré, intendant général de la marine du Levant, était embarqué sur le vaisseau amiral. Cette flotte aida le maréchal de Noailles dans sa marche en Catalogne, où il s'empara dans le mois de mai, de Gironne et de quelques autres places. Peu de temps après, l'amiral Russel vint mouiller devant Barcelone avec 88 vaisseaux anglais, hollandais et espagnols, qu'il avait ramassés dans sa route, croyant surprendre la flotte française. Mais Tourville venait de quitter ces parages pour couvrir la Provence et les États de Gênes, que l'on croyait menacés. Quelques-uns disent qu'il avait ordre de ne pas risquer un nouveau combat inégal. Quoi qu'il en soit, la flotte ennemie, n'ayant pas assez de vivres pour tenir la mer, retourna à Cadix; et le 10 octobre, Tourville se remit en mer pour transporter 6,000 hommes en Catalogne.

1698. — On craignit, l'année suivante, quelque entreprise sur les côtes de la Provence. On se tint sur la défensive. Une escadre peu en état de se mesurer avec les forces nombreuses des ennemis, fut gardée dans la rade de Toulon. L'amiral Russel croisa quelques jours à la vue du port, et mouilla le 19 juin aux îles d'Hyères, où sa flotte, accrue de différentes escadres qui croisaient sur divers points de la Méditerranée, devint forte de 62 vaisseaux. Elle avait 12,000 hommes de troupes, et était suivie de 10 galiotes et 11 brûlots. On craignit un bombardement. Tourville, à qui la défense des côtes fut confiée (*Ordonnance du* 13 *mars* 1695), ne négligea rien pour les mettre à l'abri d'insultes. Il répandit sur tous les lieux maritimes des officiers et gardes de la marine, et des soldats des compagnies franches. Il fit mettre des signaux sur tout le littoral, pour être averti des mouvements de l'ennemi. Il fit croiser sur la côte plusieurs vaisseaux, et resta lui-même à Toulon, toujours prêt à mettre sous voiles. Son autorité s'étendant sur tous les moyens de surveillance, il fit arrêter un individu nommé Magne, accusé d'avoir été payé par les Espa-

gnols pour venir brûler les vaisseaux au moyen d'artifices et de chemises de feu.

L'amiral Russel, quittant bientôt la rade d'Hyères, se borna à agir sur la Catalogne. Il y débarqua quelques troupes pour renforcer l'armée espagnole qui assiégeait Palamos. Le duc de Vendôme, qui n'aurait pu résister à ces forces réunies, employa la ruse pour faire rembarquer les Anglais. Il les fit avertir par des pêcheurs, qui se laissèrent prendre, que Tourville devait venir attaquer leur escadre. L'amira Russel reprit aussitôt ses troupes, rassembla tous ses vaisseaux, courut vainement sans rencontrer d'escadre française, et se retira à Cadix.

1696. — Un nouveau projet d'invasion en Angleterre en faveur de Jacques II, fit rassembler des troupes à Calais, et ordonner de grands armements. Pour éloigner autant que possible les soupçons de cette entreprise, les plus grands préparatifs se firent dans la Méditerranée. Dès le mois de février, il y eut à Toulon 51 vaisseaux de guerre prêts à mettre sous voiles, non sans avoir épuisé encore toutes les classes des matelots. Ils partirent des îles d'Hyères le 13 mars, sous le commandement de Château-Renault, à qui l'on fit un mérite de s'être chargé de leur conduite dans une saison dangereuse. Avant d'arriver au détroit; une furieuse tempête mit quatre de ses vaisseaux en péril et l'obligea de rentrer à Toulon. L'armée navale anglaise, qui était à Cadix, voulait lui disputer le passage, mais elle fut maltraitée par la même tempête, et forcée de rentrer dans les ports d'Espagne. Les deux flottes ayant remis en mer, ne se rencontrèrent point, Château-Renault arriva le 16 mai à Brest. Mais les projets de Louis XIV étaient changés; le désir de la paix lui avait fait renoncer à secourir un prince qui était hors d'état de profiter de ses efforts. Les vaisseaux armés dans l'Océan venaient d'être désarmés, et les bâtiments de transport rassemblés pour l'expédition projetée, avaient été renvoyés dans leurs ports. Il en fut de même de ceux de Toulon.

Deux ordonnances émises cette même année, sont de nouveaux témoignages de la résistance que les marins classés opposaient aux levées. L'une, du 25 janvier, fut rendue contre les officiers mariniers qui achetaient des charges de finances pour s'exempter du service. La seconde ordonnance, qui porte la date du 12 décembre, sévit contre les habitants des villes qui recélaient les effets des matelots fuyards. Elle porte en texte que les matelots s'adonnaient, depuis quelque temps, plus aisément à la désobéissance et à se cacher et fuir, par la facilité « qu'ils avaient de remettre leurs meubles entre les » mains de leurs voisins, afin de les soustraire à la saisie et à » la vente ordonnée par les édits, laissant ainsi leurs maisons » vides; ce qui rendait les levées plus difficiles et causait des » contre-temps considérables, par le retard de l'armement des » vaisseaux. »

La course avait continué son activité et emmenait dans les ports de nombreuses prises; ses armements se rassemblant quelquefois en escadres pour se prêter secours, et toujours mis en mouvement par les intérêts du commerce qui faisait leurs frais, s'employaient tout aussi bien à poursuivre le commerce des ennemis et à détruire leurs corsaires, qu'à escorter les flottes françaises du Levant. Les vaisseaux *le Sérieux* et *le Marquis*, commandés par le capitaine Pallas et le chevalier de Forbin, étaient dans une navigation incessante. Ils conduisirent plusieurs convois, dont un, en juillet, composé de 22 navires, était riche de 9 millions. Ils s'emparèrent d'un vaisseau hollandais neuf, de 46 canons. Plusieurs corsaires de Flessingue, venus dans ces mers, furent pris.

1697. — Les plénipotentiaires de toutes les puissances belligérantes étaient réunis à Ryswick. Le roi, pour appuyer ses conditions, faisait augmenter ses armées et travailler avec apparence d'activité dans tous les ports.

Il y avait déjà à Toulon beaucoup de vaisseaux vieux qu'on caréna et radouba. On sentait qu'ils seraient bientôt hors de

service, et, pour en tirer quelque profit, on établit des conférences avec le censal de Marseille, qui avait ordre d'acheter des vaisseaux *de force* pour la république de Venise. M. de Pontchartrain avait donné la faculté de vendre tous les bâtiments qui étaient peu propres à rendre un prompt service. Mais il ne paraît pas que ce projet ait eu de suite effective, du moins vis-à-vis de Venise, bien que plusieurs vieux vaisseaux aient été vendus, comme en d'autres temps, sans autre spéculation que celle des produits de leur démolition.

Il ne sortit des ports de France, dans le cours de cette année, que deux escadres légères, l'une de 10 vaisseaux pour compte d'armateurs, laquelle, partie de Brest sous la conduite de Pointis, prit Carthagène en Amérique, et fit un riche butin. La seconde, de 9 vaisseaux et 30 galères, appareilla de Toulon, sous le comte d'Estrées, et coopéra à la prise de Barcelone, assiégée par le duc de Vendôme. On avait mis à terre 800 hommes, qui furent appelés le bataillon des vaisseaux, et eurent part aux dangers du siége.

Les vaisseaux *le Sérieux* et *le Trident* avaient été expédiés dans le courant de l'été, pour parcourir les îles de l'Archipel et en chasser les corsaires français, parce que, sous la pavillon de Malte ou d'autres pavillons empruntés, ils couraient sur les sujets du Grand-Seigneur.

Enfin, le 20 septembre, le traité de Ryswick fut signé; courte trêve qui, après trois ans, fut suivie d'une guerre où la France eut à lutter contre des ennemis plus nombreux et plus acharnés que jamais.

On n'arma point pendant cet intervalle. Les troupes de la marine furent réduites de moitié. La France avait besoin de réparer ses forces et ses finances. Il paraît pourtant que l'on eut le bon esprit de donner quelques soins à l'entretien des vaisseaux dans les ports. On en construisit deux à Toulon, *l'Adélaïde*, de 40, et *le Parfait*, de 70, qui, pendant son

existence, passa pour le plus beau et le meilleur de tous les vaisseaux.

Il n'y eut de particulier à Toulon que le projet d'établir des magasins aux vivres, dont le besoin s'était fait sentir pendant les précédentes opérations. La guerre survenant tout à coup, on n'eut que le temps et les moyens de bâtir, en 1701, une des ailes de la boulangerie de la marine, et on afferma, pour tenir lieu de magasins, les maisons situées au bord du quai à l'est de la ville, que l'on entoura de barrières, et que l'on a appelées le *Parti*.

Le conseil de construction du port eut à examiner, en 1699, une proposition qui fut faite de doubler en feuilles de plomb les fonds des vaisseaux; mais cette idée fut rejetée.

LIVRE SIXIÈME.

DE 1700 A 1715.

Guerre de la succession d'Espagne. — Emploi des vaisseaux de Toulon. — Le comte de Toulouse. — Combat de Malaga. — Siége de Toulon de 1707. — Suites funestes pour la marine. — Les vaisseaux sont prêtés aux particuliers. — Faits d'armes de corsaires. — Cassard. — Le ministre de Pontchartrain. — Établissement des Invalides.

1700. — La succession de l'Espagne avait jeté l'Europe dans de nouveaux troubles, et soulevé contre la France toutes les puissances maritimes.

Les vaisseaux du port de Toulon furent employés, dans le commencement de cette guerre, à porter des troupes en Italie. Bientôt, 25 vaisseaux et 30 galères furent conduits par le comte d'Estrées à Cadix, pour grossir les forces qui devaient appuyer le nouveau roi d'Espagne. Cette escadre y séjourna quelque temps, et se partagea ensuite en plusieurs divisions, dont quelques-unes transportèrent et escortèrent à Naples plusieurs régiments espagnols. Treize vaisseaux qui restèrent à Cadix plus longtemps que les autres, allèrent renforcer pendant quelque temps une escadre de Château-Renault, venant de Brest, qui eut mission d'aller prendre sous son escorte la flotte des Indes; escadre malheureuse, qui fut traquée, à son retour de la Vera-Cruz, par 150 voiles anglaises et hollandaises répandues sur la côte d'Espagne. Château-Renault trouvant, à la vue de Cadix, le passage bloqué, et n'ayant pu obtenir de l'orgueilleuse obstination de don Manuel de Velasco, amiral du convoi espagnol, qu'il abordât dans un port de France, se vit contraint de prendre le mouillage mal défendu de Vigo. Il essuya, le 22 octobre 1702, un désastre

plus sensible peut-être que l'échec de la Hougue, et plus difficile alors à réparer. 18 vaisseaux français et 28 galions chargés de richesses, furent pris ou détruits. On avait à peine eu le temps de mettre quelques millions à terre, grâce à l'activité du capitaine de vaisseau Renau, alors au service de l'Espagne.

Dans le même temps, le comte de Toulouse, qui devint grand amiral de France, commandait une flotte inutile dans la Méditerranée, où il n'était pas venu d'ennemi, et le comte d'Estrées escortait avec une escadre le roi d'Espagne de Barcelone à Naples et de Naples à Final.

Deux frégates légères, et ensuite un vaisseau de 50 canons, commandés par Forbin, avaient été envoyés dans l'Adriatique pour troubler la navigation des bâtiments de l'empereur, et intercepter les convois de troupes qui passaient en Italie. Il y réussit souvent, fit une infinité de traits hardis, bombarda Trieste, et se vengea de la perfide neutralité des Vénitiens, dont il avait enduré, à plusieurs reprises, la mauvaise foi.

1703. — Duquesne-Mosnier, qui succéda à Forbin dans la croisière de l'Adriatique, fit une descente de 110 hommes; et, malgré de fortes redoutes, s'empara d'Aquilée, capitale du Frioul, située à 7 lieues de la mer, qui était un grand magasin pour l'armée de l'empereur. Il emporta tous les vivres qu'il put, et brûla le reste.

Le marquis de Coëtlogon, au mois de mai, passa de Brest à Toulon avec une escadre de 5 vaisseaux. Il rencontra, à la hauteur de Lisbonne, 5 vaisseaux hollandais qui escortaient une flotte marchande. Il les attaqua; et, après un combat opiniâtre, il coula à fond un vaisseau ennemi, et prit les quatre autres, qu'il emmena à Toulon.

Vingt-deux vaisseaux de ligne y avaient été armés, et le comte de Toulouse s'y était rendu. Il devait, avec cette flotte, s'opposer à ce que celle des alliés aurait entrepris dans la Méditerranée. Mais se trouvant trop faible pour paraître devant

eux, il retint ses vaisseaux dans la rade, dont il ferma l'entrée par une estacade. Ce genre de défense était alors accrédité dans la tactique navale; mais il avait été d'un faible secours, l'année précédente à Vigo, à Château-Renault, dont les fortes estacades furent facilement forcées par les vaisseaux anglais.

Le désir et le besoin que l'on avait d'augmenter les forces navales, et de réparer les pertes essuyées dès le début de la guerre, firent faire des efforts pour entreprendre quelques constructions, malgré la pénurie du royaume. Trois vaisseaux furent commandés à Toulon en 1703. Ces trois vaisseaux, nommés *le Neptune*, de 76; *l'Oriflamme* et *le Toulouse*, de 64; et deux frégates, *la Parfaite* et *la Vestale*, sont les seules constructions qui sortirent de l'arsenal de Toulon dans le courant des quatorze années de la guerre de la succession!

Quelques vaisseaux furent refondus presque en entier. Ces grands radoubs se firent à terre sur une cale établie à l'Ile [1], où l'on hala les vaisseaux par la force des manœuvres. *L'Entreprenant*, *le Bizarre*, *le Téméraire*, et deux autres bâtiments d'un faible rang, furent successivement refaits sur cette cale. On eût préféré construire des formes; et cette question avait été agitée en 1702, en même temps que celle des radoubs à terre; mais on fut arrêté par quelques difficultés d'exécution, et principalement par les dépenses premières auxquelles on n'osa pas s'abandonner. Cependant rien n'encourageait à se livrer souvent aux expériences de ces cales; car le gabarit des vaisseaux avait, dit-on, perdu; et les dépenses excédaient celles d'une construction neuve; et si on les répéta quelquefois, on eut pour excuse la disette des bois neufs, et le besoin de mettre à profit quelques bois encore bons de la coque des vaisseaux [2].

[1] On appelait l'Ile, le terrain situé en face de la corderie, entre les deux canaux des anciennes forges et de la garniture, qui joignait, au nord, le long de la chaussée, un canal comblé de nos jours.

[2] La dépense d'une de ces opérations, d'après un compte alors produit, était

On s'efforça pourtant de se procurer des bois. Les coupes en France n'étaient plus aussi productives qu'auparavant, et l'on essaya, pour la première fois à Toulon, d'acheter des bois étrangers. Un traité fut passé en 1702 à Paris, avec le sieur Bouffier, pour une fourniture de 350,000 pieds cubes de bois d'Italie et de Catalogne. L'encouragement fut poussé jusqu'à faire des avances à l'entrepreneur; mais la fourniture fut à peine commencée, et celui-ci se sauva, restant redevable envers la marine d'une somme de plus de 20,000 francs.

Toutes les nations maritimes étaient alors comme d'intelligence pour ne point tenir d'escadres armées pendant l'hiver. Les vaisseaux, à la fin de l'été, avaient épuisé leurs vivres, qui n'allaient pas toujours à six mois. Les fortes escadres pouvaient faire difficilement leurs remplacements ailleurs que dans les arsenaux maritimes, accoutumés à les pourvoir, et elles y retournaient. On jugeait comme une chose indispensable à la marche et à la conservation des vaisseaux, qui naviguaient alors sur leur franc bord, de rafraîchir leur carène après quelques mois de campagne; et on ne pouvait le faire sans un désarmement. Tous ces différents besoins et les dangers de la mauvaise saison, qu'on bravait moins qu'aujourd'hui, avaient fait prendre l'habitude de désarmer les escadres sur la fin de l'été; seulement, quelques vaisseaux restaient armés parfois, pour le besoin de quelque mission impérative. On réglait, au commencement de l'été suivant, le nombre et la force des armements de l'année, sur les préparatifs de l'ennemi.

1704. — L'escadre du comte de Toulouse avait été désarmée à Toulon, sur la fin de 1703, aussitôt que les ennemis eurent dépassé le détroit. L'année suivante, une escadre anglaise et hollandaise, armée pour appuyer en Espagne l'archi-

portée à 212,783 francs. Il fallait la renouveler chaque fois en majeure partie; et on supposa qu'elle avait été plus forte, le marquis de Langeron, commandant de la marine, qui avait, disait-on, le goût des cales de halage, ayant engagé M. de Vauvré, intendant, à en diminuer en apparence la dépense, en en reportant une partie sur d'autres ouvrages.

duc contre Philippe V, vint dans la Méditerranée. La France sentit la nécessité d'en équiper une; et l'on ne parvint que très-tard à mettre ensemble un nombre de vaisseaux assez grand pour se mesurer avec les ennemis. Le comte de Toulouse partit de Brest, le 6 mai, avec 23 vaisseaux de guerre, et arriva le 25 à Cadix. L'amiral anglais Rook était déjà sur les côtes de Catalogne avec 45 vaisseaux. Dès qu'il apprit que l'escadre française était à Cadix, il courut à sa rencontre. Elle venait d'être renforcée de 6 vaisseaux, que le capitaine Duquesne-Mosnier avait amenés de Toulon. Quoique les escadres eussent été quelque temps en vue, il n'y eut pas d'engagement. L'amiral Rook avait un projet dont il crut sans doute que le succès serait d'une grande utilité pour l'Angleterre, comme, en effet l'événement l'a justifié. Il courut s'emparer facilement de Gibraltar, où il savait qu'il n'y avait que cent hommes de garnison. Il en prit possession au nom de l'archiduc, mais en réalité pour l'Angleterre.

Le comte de Toulouse, arrivé à Toulon, avait été obligé d'y rester quelque temps, parce que les vaisseaux dont il devait grossir sa flotte n'étaient pas entièrement armés. Les levées avaient traîné en longueur. On ne put faire servir en cette occasion le vaisseau *le Royal-Louis*, de 110 canons, construit en 1692. Il fut visité et condamné à être démoli. Comme il était jugé *le plus beau vaisseau de la mer*, le ministre souhaitait qu'on pût le radouber, mais son espérance ne put être satisfaite. Il se glissa même alors dans la marine des préventions contre les vaisseaux de ce rang, qu'on accusait de ne pas naviguer aussi bien que les autres, et auxquels on faisait le reproche plus juste de ne pouvoir entrer dans beaucoup de ports, à cause de leur fort tirant d'eau.

Cependant Toulon donna encore 21 vaisseaux au comte de Toulouse. Dès qu'ils furent prêts, il fit voile, se rendit à Barcelone, où il apprit la perte de Gibraltar, et reçut les ordres de Philippe pour le recouvrer. Il partit sans tarder; le 23 août,

devant Malaga, il découvrit de fort loin la flotte alliée, et se prépara le reste du jour au combat. L'armée française était composée de 50 vaisseaux de ligne, et avait à sa suite 24 galères, dont 5 d'Espagne, 8 frégates, 9 brûlots et 2 flûtes.

AVANT-GARDE.

ESCADRE BLANCHE ET BLEUE.

	Canons.	Commandants.
L'Eclatant	66.	Chevalier de Belle-Fontaine.
L'Eole	62.	De Mons.
L'Oriflamme . . .	62.	Marquis de Château-Renault.
Le Saint-Philippe.	92.	Vice-amiral : d'Infreville.
L'Heureux	70.	Colbert Saint-Mars.
Le Rubis	56.	De Benneville.
L'Arrogant	56.	Des Herbiers.
Le Marquis	58.	Pastoulet.
Le Constant. . . .	70.	Marquis de Sainte-Maure.
Le Fier.	88.	Amiral de l'escadre : Marquis de Villette, lieutenant général.
L'Intrépide	84.	Du Casse, chef d'escadre.
L'Excellent	62.	La Roche-Allart.
Le Sage.	62.	Monbault.
L'Ecueil	66.	Davigni.
Le Magnifique. . .	86.	Contre-amiral : de Belle-Isle.
Le Monarque . . .	86.	Chabert.

CORPS DE BATAILLE.

ESCADRE BLANCHE.

	Canons.	Commandants.
Le Furieux	62.	Marquis de Blenac.
Le Vermandois . .	60.	Comte de Béthune.
Le Parfait	74.	Chevalier de Château-Morand.
Le Tonnant. . . .	92.	Vice-amiral : marquis de Coët-logon.
L'Orgueilleux. . .	86.	Chevalier du Palais.
Le Mercure	50.	Chevalier de Lanion.
Le Sérieux	58.	Champmeslin.
Le Fleuron	56.	Chevallier de Grancey.
Le Vainqueur. . .	88.	Bailli de Lorraine, chef d'escad[re].
Le Foudroyant . .	104.	Amiral : { Comte de Toulouse. Maréchal d'Estrées.
Le Terrible	74.	Comte de Relingues, lieutenant général.
L'Entreprenant . .	60.	Comte d'Hautefort.
Le Fortuné	58.	De Bagneux.
L'Henri.	66.	De Serquigni.
Le Magnanime. . .	74.	Contre-amiral : de Pointis
Le Lys.	88.	Comte de Villars.
Le Fendant	58.	Comte de La Luzerne.

ARRIÈRE-GARDE.

ESCADRE BLEUE.

	Canons.	Commandants.
La Zélande	60.	De Ferville.
Le Saint-Louis . .	60.	Chevalier de Beaujeu.
L'Amiral	92.	Vice-amiral : de Sepville.
La Couronne . . .	78.	De Champigni.
Le Cheval Marin.	44.	De Pontac.
Le Diamant. . . .	58.	La Roque.
Le Gaillard. . . .	54.	D'Osmont.
L'Invincible. . . .	70.	Marquis de Rouvroi.
Soleil-Royal. . . .	102.	Amiral de l'escadre : De Langeron, lieutenant général.
Le Sceptre.	88.	Commandeur d'Ailli.
Le Trident	56.	Chevalier de Modène.
Le Content	60.	Chevalier Phelipeaux.
Le Maure.	52.	Saint-Clair.
Le Toulouse. . . .	62.	Duquesne-Mosnier.
Le Triomphant . .	92.	Contre-amiral : de La Harteloire, chef d'escadre.
Le Saint-Esprit. .	74.	Duquesne-Gitton.
L'Ardent	66.	D'Aligre.

L'amiral Rook commença le feu le lendemain 24 août. Il avait 65 gros vaisseaux et plusieurs galiotes à bombes. Il

s'attacha à l'amiral de Toulouse et fut contraint de fléchir. Le combat se soutint de part et d'autre avec beaucoup de fermeté. Les bombes que tirèrent les ennemis, nouvel instrument d'attaque dans un combat naval, firent du mal à l'escadre française. On se battit depuis dix heures du matin jusqu'à huit heures du soir. Les deux flottes, très-maltraitées, se séparèrent, sans se perdre de vue. Cependant les ennemis, beaucoup plus délabrés et épuisés de munitions, cédèrent le champ de bataille. On les suivit pendant deux jours. Le 26, les armées se trouvèrent assez près l'une de l'autre; et l'on croit que, si le comte de Toulouse eût recommencé le combat, il eût rendu cette journée glorieuse à la France. Mais voulant ramener les galères, qui ne pouvaient se soutenir en pleine mer, il se retira, laissant indécise une affaire, après laquelle les deux parties s'attribuèrent la victoire. Il y périt plusieurs généraux et officiers de distinction. L'intendant de l'armée et un commissaire de la marine y furent tués.

Le comte de Toulouse n'essaya pas même de reprendre Gibraltar, où ses forces réunies auraient pu produire un bon effet; il suivit la route de France. Seulement, sur les instances du roi d'Espagne, il envoya le baron de Pointis, avec une escadre de 10 vaisseaux, 9 frégates et 3,000 hommes de troupes, pour se joindre aux Espagnols qui faisaient le siége de cette place. Mais ce général ne fut pas heureux. Les Anglais détruisirent, dans une première rencontre (9 *novembre* 1704), cinq de ses frégates; et, comme il était revenu une seconde fois dans la baie de Gibraltar, pour appuyer le siége, obéissant à un ordre dont il avait représenté le danger, il fut enveloppé par 35 vaisseaux anglais. Il n'avait alors avec lui que 5 vaisseaux; les autres, trois jours avant le combat, avaient été forcés de dérader, et par l'événement cet accident leur fut favorable; car ceux-là furent les seuls du détachement de l'escadre qui rentrèrent à Toulon. Les cinq vaisseaux attaqués se défendirent vigoureusement; trois furent pris au

quatrième abordage, et les deux autres, *le Lys* et *le Magnanime* que le contre-amiral de Pointis montait, s'échouèrent sur la côte, et se brûlèrent eux-mêmes.

Il s'était introduit, à cette époque, sur les vaisseaux, une manière inhumaine de châtier les matelots et les soldats. On leur mettait des mèches enflammées entre les doigts, et souvent ces malheureux restaient mutilés! Une ordonnance du 16 juillet 1704 prohiba une pareille coutume, qu'elle qualifia de contraire au caractère de la nation française, et défendit l'usage d'aucune peine dont les matelots et les soldats pussent demeurer estropiés.

Il faut remarquer que les matelots se disciplinaient difficilement. Ils étaient généralement libertins, grossiers et souvent insensibles à leurs devoirs les plus chers. Beaucoup d'entre eux, au retour des campagnes, se débauchaient dans les ports et y consommaient mal à propos les salaires qu'ils avaient reçus après le désarmement, au lieu d'en aider leurs familles, qu'ils semblaient oublier. Pour vaincre cette fureur de libertinage, on essaya plusieurs fois de ne payer les matelots que dans leurs quartiers, et en présence de leurs femmes et de leurs enfants.

Il fallut chercher à prévenir les effets, trop souvent sanglants, des disputes qu'ils avaient entre eux. Accoutumés à se munir de poignards et de stylets, comme ils le faisaient sur les armements en course, ils n'hésitaient pas à s'en frapper dans leurs différends. Plusieurs fois on leur défendit de porter des armes. Une ordonnance nouvelle, du 4 juin 1704, le leur prohiba plus impérieusement, en les menaçant, en cas de contravention, de la peine des galères.

Les crimes commis dans la marine avaient été jusqu'alors jugés par des conseils de guerre, que l'autorité militaire présidait. D'autres tribunaux, sous le nom de prévôtés, placés dans la juridiction des intendants de la marine, avaient été établis dans quelques ports. En l'année 1704, ces prévôtés

furent définitivement instituées pour connaître des délits et crimes qui seraient commis dans l'intérieur des arsenaux.

1705. — Les coalisés, cependant, semblèrent s'épuiser, en 1705, pour être les maîtres de l'Océan et de la Méditerranée. La France fit également de grands efforts pour prévenir leurs desseins; 44 vaisseaux furent armés à Toulon, 18 à Brest et 17 au Havre. Ceux de l'Océan, bloqués, ne purent sortir; et avant que l'escadre de Toulon, qu'on arma trop tard et trop lentement, pût mettre en mer, une grande flotte ennemie de 72 vaisseaux avait débarqué l'archiduc en Catalogne, et contribué à le rendre maître de Barcelone, qui coûta ensuite tant de peine à soumettre. Le comte de Toulouse, rendu à Toulon le 15 juillet, voyant que son armée ne pouvait tenir tête à celle des ennemis, la fit désarmer.

1706. — On s'y prit de meilleure heure l'année suivante. Le comte de Toulouse se trouva le 3 avril devant Barcelone, avec une flotte de 30 vaisseaux, 8 frégates, 10 galères et 5 galiotes à bombes, et plus de 150 bâtiments chargés de troupes et de munitions, pour faire le siége de cette ville; mais les attaques de terre furent lentes ou mal dirigées, et l'on apprit que l'amiral Leake s'approchait avec une flotte de 48 vaisseaux. Le comte de Toulouse avait, dit-on, l'ordre de ne point exposer les vaisseaux du roi. Il leva l'ancre le 8 mai et se retira à Toulon. Le lendemain, l'escadre anglaise arriva devant Barcelone, y jeta du monde; et, maîtresse désormais de la mer, elle s'empara des îles Baléares, et recula sur la côte d'Espagne, les affaires de Philippe V.

Lorsque les Anglais se furent retirés, on essaya de reprendre, par un coup de main, l'île de Minorque, dont on sentait l'importance. 3 vaisseaux et 9 tartanes chargées de munitions de guerre et de bouche, et portant un bataillon de marine de 400 hommes, partirent de Toulon sous la conduite du comte de Villars. On débarqua dans l'île le 1er janvier 1707. Quelques soldats Espagnols et un bataillon de la marine de

France tenaient encore au fort Philippe. L'île de Minorque fut reprise en peu de jours.

Un projet important se méditait dans les conseils des souverains ennemis. Malgré les malheurs dont la France était affligée, le royaume, par une espèce de prodige, n'était pas encore entamé. Cependant les Anglais et les Hollandais firent concevoir à leurs alliés le dessein d'envahir le Dauphiné et la Provence, et leur présentèrent avec empressement la ville de Toulon comme la clef de ces provinces. Ils souhaitaient cette conquête avec une passion intéressée. Sachant que la place était presque sans défense par terre, ils se flattèrent de l'espérance de la surprendre facilement; et entraînant le duc de Savoie et le prince Eugène, ils firent décider le siége de Toulon.

Les ennemis feignirent de vouloir entrer dans le Dauphiné, que gardait une petite armée; et la cour de France ne pouvait croire qu'ils en voulussent à Toulon, et qu'ils exposassent une armée considérable dans le pays sec et montagneux de la Provence, où Charles-Quint avait eu deux grands échecs. Mais à Toulon on ne s'y trompa point. Trois mois à l'avance, sur des avis venus d'Italie, et sur les rassemblements maritimes de l'ennemi qu'on y savait discerner, les commandants de la marine et de la place, et le comte de Grignan, gouverneur de la province, avaient rendu compte de tout ce qu'ils en savaient, en représentant la mauvaise situation de la Provence, sans forces, et de Toulon, dont les remparts ne pouvaient soutenir quatre jours de siége. Il ne se lassaient point d'écrire, de fatiguer la cour; et un ministre trop importuné, finit par répondre que, si l'on était assiégé, on n'avait qu'à faire son devoir et se bien défendre.

Le marquis de Langeron, lieutenant général des armées navales, qui commandait le port, et M. de Vauvré, intendant de la marine, qui l'était en même temps des fortifications de la Provence, mandés auprès du roi, aidèrent à l'éclairer sur le peu de résistance que la Provence et Toulon attaqués

devaient faire, et revinrent à la hâte, munis de ses ordres. Il n'y eut plus enfin à douter du dessein des ennemis, quand on sut qu'ils marchaient sans s'arrêter du côté du Var, et que l'on vit la flotte anglaise et hollandaise stationner sur la côte.

L'armée du Dauphiné reçut l'ordre aussitôt d'accourir à marches forcées dans la Provence, à travers les montagnes, et étonna par sa diligence. On se hâta de préparer tous les moyens de défense, à l'intérieur et à l'extérieur de la place. Un dévouement général se manifesta dans la province. L'argent et les bras se trouvèrent avec facilité. Le vieux comte de Grignan était accouru le premier dans la place, et y avait imprimé l'âme et le mouvement. 4,000 hommes furent incontinent rassemblés des pays environnants; et, réunis aux soldats, aux matelots, aux femmes, et jusqu'aux enfants, tous travaillèrent avec tant d'ardeur et tant de force, qu'il était peu nécessaire de les exciter. Ils s'animaient les uns les autres, et se disaient à tout moment qu'il fallait sauver Toulon, d'où le salut commun dépendait.

La place n'eût pas été tenable; les murs étaient délabrés; les fossés comblés à demi; plus de parapets, plus de glacis. Le duc de Savoie s'était flatté de descendre, à cheval dans le fossé, en arrivant, tant on l'avait bien averti. L'on commença donc à réparer les fortifications ruinées; on en éleva de nouvelles. On fit porter du canon partout où il était possible d'en placer. Un retranchement important fut dressé dans la direction du milieu du mur de la ville, vers le plateau de Sainte-Anne, pour y camper des troupes, pour dresser des batteries sur le plateau, et conserver la communication, par la porte de France, avec l'intérieur du royaume. Une revue fut passée de tous les habitants propres à porter les armes; on en forma 30 compagnies de 100 hommes. La marine n'était pas oisive; au milieu de tous ces travaux elle donnait l'exemple de l'activité, et faisait en particulier tous ses efforts pour mettre Toulon hors d'insulte du côté de la mer. Le marquis de Lan-

geron se chargea de faire établir et servir les canons et les mortiers de la place et de tous les forts et batteries. Huit brigades de canonniers de marine et de matelots d'environ 300 hommes chacune, furent destinées à ce service. Deux vaisseaux de 90 canons, *le Tonnant* et *le Saint-Philippe*, fourrés de cordages de telle manière qu'ils étaient à l'épreuve du boulet et même de la bombe, furent postés en petite rade pour battre les avenues des deux côtés de la ville. Ils étaient retranchés du côté de la mer derrière de fortes estacades, appuyées sur de vieux vaisseaux hors de service, que l'on avait coulés bas. *Le Tonnant* fut échoué au Mourillon; *le Saint-Philippe* était à Castigneau et à flot, afin de le faire passer du côté du Mourillon, dans le cas où les ennemis ne pourraient pas forcer le camp de Sainte-Anne; ce qui arriva. Ces deux vaisseaux firent un feu terrible; et *le Tonnant*, auquel les assiégeants étaient le plus exposés et que le duc de Savoie appelait une fournaise, leur fit, lui seul, presque autant de mal que toutes les batteries ensemble.

M. de Vauvré, dont les relations du temps vantent l'habileté, étant lié d'une étroite amitié avec le marquis de Langeron, qui ne décidait rien que par ses avis, eut une grande part à ces arrangements et aux bons ordres qui furent donnés pour la marine et pour l'arsenal. Il établit des hôpitaux, fit des approvisionnements de munitions et de vivres, et étendit sa prévoyance sur toutes les parties où elle pouvait être utile.

Malheureusement beaucoup de précautions se ressentirent de la frayeur que l'on avait eue d'abord, et se firent regretter. Les chefs de la marine, après en avoir délibéré en conseil, crurent agir avec prudence en évacuant les magasins de l'arsenal de beaucoup de cordages, de voiles et des meilleurs agrès, même de canons de fonte et de mortiers; et l'on en chargea 72 barques, qui les transportèrent à Arles. Déjà tous les registres de la marine avaient été voiturés, sur des charrettes, jusqu'à Avignon.

Dans l'idée de conserver 7 galères qui, revenant des côtes d'Italie, avaient relâché à Toulon, il fut enjoint au marquis de Roye, qui les commandait et qui avait voulu rester, de les ramener à Marseille. On se repentit plus d'une fois de s'en être séparé ; car la chiourme aurait été employée aux travaux, et en plus d'une occasion ces sortes de bâtiments, très-fins et armés sur l'avant de fortes pièces, auraient pu rendre d'utiles services, en entravant surtout le bombardement par mer.

Enfin, on coula bas les vaisseaux qui étaient dans les darses, autant pour éviter leur incendie dans un bombardement qu'afin que les ennemis ne pussent les emmener trop promptement si Toulon était pris. Cette immersion se fit par une ou deux ouvertures à fond de cale, après avoir enlevé le lest que, dans la précipitation, on jeta à la mer, et après avoir ceint ces vaisseaux de câbles pour les maintenir plus fermes et aider ensuite à leur relèvement. Les vaisseaux des premiers rangs faisaient voir encore sur l'eau leur batterie haute ; d'autres étaient submergés plus avant ; quelques-uns des moindres furent épargnés et laissés à flot.

Les troupes arrivaient de toutes les parties de la France et à grandes journées, pour défendre la place. Ce n'était que par leur nombre qu'elle pouvait être sauvée ; car, située en lieu bas et dominée par des hauteurs et des montagnes, elle était très-peu propre d'elle-même à soutenir un siége. La petite armée du Dauphiné arrivait en toute hâte ; ses premiers bataillons commencèrent à paraître le 22 juillet ; et au grand étonnement du duc de Savoie ; elle le gagna de vitesse. Le maréchal de Tessé entrait en même temps avec plusieurs généraux. Le comte de Grignan l'y attendait, ayant déjà fait des prodiges pour la défense.

Tous les préparatifs, quelque accélérés qu'ils fussent, n'auraient pu sauver la ville, si le duc de Savoie avait marché avec plus de diligence. L'absence de son artillerie, que l'armée

navale lui portait ; on dit même le défaut de bonne entente avec l'amiral anglais Showel, de qui l'armée attendait des vivres et des munitions, furent les causes d'une lenteur heureuse pour Toulon. L'armée des ennemis, forte de 40,000 hommes, avait forcé le Var le 11 juillet, protégée par quelques frégates. Quoiqu'elle n'eût plus de résistance à craindre dans sa marche, elle ne parut que le 26 devant Toulon, et campa ce jour entre le village de La Valette et la mer. Le duc de Savoie et le prince Eugène montèrent aussitôt sur les hauteurs, pour reconnaître la place. Ils la virent parvenue à un trop bon état de défense pour espérer de la forcer tout à coup, et ils crurent devoir commencer par se retrancher eux-mêmes.

Pour le faire avec succès, ils voulurent chasser les troupes qui gardaient la hauteur d'Artigues, le fort de Sainte-Catherine et le plateau de la Malgue. Ils en vinrent à bout, malgré une assez vive opposition ; mais le 30, comme ils s'avançaient avec assurance pour attaquer le camp de Sainte-Anne, dont les retranchements étaient encore imparfaits, ils reçurent de si furieuses décharges de tout le canon des batteries et du *Tonnant*, qu'ils s'en retournèrent en désordre et renoncèrent à y revenir.

Ils ne s'occupèrent dès lors qu'à faire travailler à leur parallèle et à leurs batteries ; mais ils étaient continuellement dérangés dans leurs ouvrages par l'artillerie des assiégés, qui tirait jour et nuit. Les canons étaient servis par des canonniers de la marine si habiles à ajuster que tous leurs coups portaient. Les bombardiers n'étaient pas moins adroits ; on les animait par de petites récompenses, tandis qu'on apercevait les travailleurs des ennemis, s'effrayant sans cesse, et ne reprenant leur ouvrage que forcés par les coups de sabre.

Malheureusement, beaucoup de ces canons, qui étaient en fer, crevèrent, et leurs éclats, dit une relation d'alors, blessèrent et tuèrent quatre fois plus de monde que l'artillerie

des ennemis [1]. On mit un terme à ces accidents, en remplaçant la plupart de ces canons par des canons de bronze, qui, retenus par les vents contraires, n'étaient pas tous partis pour Arles.

La flotte ennemie, composée de plus de cent voiles, parmi lesquelles on comptait 48 vaisseaux de ligne, était demeurée quelque temps aux îles d'Hyères, retenue par les vents contraires. Elle s'approcha enfin, et se mit en communication avec l'armée de terre, par la plage de la Garonne, où elle débarqua les canons, les munitions et les vivres qu'elle lui fournit. Elle voulut faire une descente au cap Sepet, en débarquant un gros détachement qui encloua quelques batteries, mais qui fut forcé de se rembarquer, étant poussé dans la mer par les troupes de ces batteries, qui, s'étant réunies, l'attaquèrent en bon ordre. Mais, comme il aurait fallu trop de monde pour garder toutes les batteries de la presqu'île, elles furent abandonnées, et on ne les occupa plus de part ni d'autre.

Cependant la place recevant toujours de nouveaux renforts, les chefs ennemis s'assemblèrent en conseil. L'amiral Showel se rendit au camp avec les principaux officiers de la flotte, anglais et hollandais, pour y assister. Ils mirent en délibération s'ils se retireraient, les choses étant tout autrement qu'on n'avait cru. Le prince Eugène et la plupart des officiers généraux étaient de ce sentiment; mais le duc de Savoie dit, en s'échauffant, qu'il fallait continuer l'entreprise, et qu'il n'était pas venu pour s'en retourner sans rien faire. On sentit qu'il y aurait eu du ridicule à ne rien tenter après tant d'éclat.

La flotte des alliés croisait toujours au large, n'osant pas s'approcher de la rade, dont l'entrée était défendue par le châ-

[1] Le capitaine de vaisseau de Beaussier, qui commandait le bastion de Sainte-Ursule, fut blessé d'un de ces éclats, ce qui ne l'empêcha pas de se distinguer, plus tard, à l'attaque de Faron.

teau de Sainte-Marguerite et par le fort Saint-Louis. Elle avait voulu d'abord s'avancer jusqu'à la portée du canon, mais une frégate venue trop près de Sainte-Marguerite, fut démâtée, vira de bord, et toute l'armée s'éloigna. L'amiral Showel fit dire au duc de Savoie que la flotte n'approcherait point que les deux forts ne fussent pris. Les assiégeants dressèrent dès lors des batteries, et commencèrent à les battre. Il y eut plusieurs jours d'une défense opiniâtre. Le château de Sainte-Marguerite se rendit enfin le 15 août, faute d'eau et démantelé. Le fort Saint-Louis, entièrement ruiné, fut abandonné, le 18, par sa garnison. C'était presque au moment où les assiégeants, déconcertés, allaient commencer leur évacuation; mais il fallait abattre ces forts, pour favoriser l'attaque de mer que les Anglais voulaient faire.

Après leur échauffourée du 30 juillet, les ennemis avaient perfectionné leurs retranchements. Leur plan était de battre la place. Leurs canons de Sainte-Catherine, de La Malgue et de leurs autres batteries tiraient sans cesse sur le camp de Sainte-Anne, sur les remparts et sur les vaisseaux. *Le Saint-Philippe*, qu'on avait fait passer du côté du feu, leur répondait avec la même vivacité que *le Tonnant*.

Le maréchal de Tessé, se sentant bientôt assez fort avec les 40 bataillons de troupes réglées, formant environ 24,000 hommes, qu'il avait réunis dans la place, dans le camp retranché et dans un autre camp formé à Missiessy, résolut d'entreprendre une attaque sur les ennemis pour les obliger à précipiter leur retraite. Il masqua son projet par des escarmouches pendant plusieurs nuits successives. Enfin, le 15 août, avant le jour, trois colonnes partirent silencieusement du camp de Sainte-Anne; l'une se dirigea sur le fort de Faron, qui fut emporté à l'instant, les autres s'élancèrent sur les retranchements de Sainte-Catherine, où l'action fut vive et le terrain longtemps disputé. Le prince de Saxe-Gotha, qui y commandait, le défendit avec beaucoup de valeur, et y fut

tué. Cependant les soldats français s'y établirent; et quelques pièces de 6, que des canonniers de marine y conduisirent sur des traîneaux, ayant été mises sur le champ en batterie, achevèrent de mettre en désordre les Piémontais et les Hessois, qui s'enfuirent les uns vers La Valette, les autres vers le pont de l'Eygoutier. Les généraux ennemis firent des efforts pour rallier les fuyards et revenir à la charge, mais les canons des remparts et des deux vaisseaux les foudroyèrent si à propos qu'ils ne purent jamais se reformer, et qu'ils restèrent dans leurs lignes.

Les alliés perdirent dans cette affaire plus de 1,200 hommes; leurs batteries et leurs ouvrages furent à moitié détruits, et ils ne pensèrent plus qu'à se retirer; car les vivres et les fourrages commençaient à leur manquer, et leurs troupes s'affaiblissaient par les maladies et par la désertion. Tous les jours, il venait de leurs soldats, quelquefois par bandes et armés, se rendre dans les retranchements français. Mais ils voulurent, avant de partir, faire tout le mal possible en bombardant la ville, l'arsenal et les vaisseaux. Le bombardement commença le 15 au soir, dura six jours, violent d'abord, mais s'affaiblissant insensiblement, et abattit un grand nombre de maisons. Le dernier jour, 21 août, six galiotes à bombes, protégées par l'escadre anglaise, qui entra dans la grande rade, vinrent se placer à l'anse du fort Saint-Louis, pour être à couvert du canon de la Grosse-Tour et des batteries. Elles tirèrent principalement sur l'arsenal. Une de leurs bombes tomba sur le magasin général, où le feu prit, mais fut éteint à l'instant. Quelques-unes mirent le feu à deux vieux vaisseaux, *le Sage* et *le Fortuné*, qui étaient amarrés dans le port vieux. On s'empressa de les remorquer au milieu de la Darse, pour que le feu ne prît pas à d'autres. Leur lueur servant de point de mire, fit que les autres bombes tombèrent presque toutes dans l'eau, et produisirent peu d'effet. Le feu avait gagné le vaisseau *le Diamant*, qui n'était pas loin;

mais on l'éteignit à temps. Deux frégates, *l'Andromède* et *la Salamandre*, furent endommagées; et, comme on ne les répara point, elles furent condamnées deux ans après.

Enfin, dans la nuit du 21 au 22 août, et pendant la plus grande violence du bombardement, l'armée des alliés décampa tout à coup. On a reproché au comte de Tessé de ne l'avoir pas poursuivie assez vivement, et l'on a prétendu que, par sa lenteur, il avait rendu au duc de Savoie le même service qu'il en avait reçu lui-même dans l'invasion. Mais cette insinuation a été réfutée. L'armée française n'avait pas de cavalerie. Elle était privée de ses équipages, qui avaient été renvoyés dans l'intérieur au commencement du siége. Un détachement de grenadiers, avec ses officiers à pied, put suivre seul l'ennemi, qui fit tant de diligence, qu'il eût été difficile de l'atteindre. Il reçut cependant encore beaucoup de mal, dans sa retraite, de la part des paysans provençaux, acharnés à tomber sur les traînards. La perte des ennemis sous les murs de Toulon s'était élevée à 14,000 hommes.

Les galiotes anglaises cessèrent le feu dans la matinée du 22. Une batterie, promptement élevée près de la Grosse-Tour, qui leur envoya des boulets à la pointe du jour, hâta leur départ. Le lendemain, la flotte entière mit à la voile et s'éloigna, peu satisfaite de l'issue de l'attaque, et désolée, comme l'armée de terre, par les maladies; mais laissant le port de Toulon en travail de relever péniblement ses vaisseaux, et véritablement hors d'état, par leur mauvaise situation, par son épuisement et ses fatigues, de remettre en mer une escadre d'apparence. C'était un triste spectacle, pour un œil accoutumé à voir la marine, que celui de tous ces beaux vaisseaux, qui faisaient naguère l'orgueil du port, maintenant sans mâts, les uns couchés sur bâbord ou sur tribord, les autres enfoncés de l'avant ou de l'arrière, et laissant en doute s'ils seraient encore capables de former un jour une flotte.

En effet, la précaution de les couler, prise pour leur conser-

vation, leur fut bien funeste. On reconnut, après qu'on les eut relevés, qu'ils avaient prodigieusement souffert; une position aussi défavorable avait dégradé toutes les coutures, établi des voies d'eau difficiles à réparer, et accéléré la pourriture de toutes les parties de ces bâtiments. On eut besoin de les caréner dans leur entier, et il paraît qu'on manqua de secours pour suffire tout à coup à un travail si considérable; car plus d'une année après, plusieurs d'entre eux, qu'on maintenait à force de pompage, faisaient eau de toutes parts. Il est constaté qu'en 1708, n'ayant pas les moyens de les caréner, on fut obligé, pour les empêcher de couler, d'en échouer un grand nombre au port vieux sur la vase. Tels furent *le Tonnant*, *la Couronne*, *l'Écueil*, *l'Éole*, *l'Excellent*, *le Saint-Louis*, qui de là même furent condamnés, et d'autres qui purent être de nouveau relevés, et durèrent encore quelques années [1].

1708. — Les Anglais revinrent avec de nouvelles forces dans la Méditerranée. Ils firent une révolution en Sardaigne en faveur de l'archiduc, et s'emparèrent de nouveau, le 29 septembre de la même année, de l'île de Minorque, après l'avoir bloquée et affamée. C'était une conquête importante qui donnait aux Anglais la commodité de faire hiverner leurs vaisseaux dans la Méditerranée, et les rendait les dominateurs de cette mer, comme ils l'étaient dans l'Océan. La France ne put conserver Mahon. Le port de Toulon, privé des moyens d'armer des vaisseaux, n'avait fait que de faibles efforts pour s'y opposer. Un convoi de 130 barques chargées de troupes, de vivres et de munitions, avait été aventuré sous la faible escorte de 3 frégates, et, rencontré par la flotte anglaise, 18 bâtiments avaient été pris, le reste s'était sauvé en différents ports de la côte.

Les travaux du port de Toulon ne consistèrent plus, jusqu'à

[1] La marine passa en dépense, dans ses comptes, 229,725 livres de poudre, consommées pour sa part pendant le siége.

la fin de cette guerre malheureuse, dont toutes les nations de l'Europe étaient fatiguées, que dans les armements de quelques vaisseaux que l'État prêtait aux particuliers pour la course, ou qu'il destinait à l'escorte des navigateurs marchands contre les nombreux corsaires ennemis qui infestaient ces mers, et dont les plus redoutables étaient ceux de Flessingue.

1709. — (29 mars). Quelques actions particulières méritèrent d'être citées. Cassard, escortant avec le seul vaisseau *l'Éclatant*, un convoi de 26 bâtiments de Marseille, qui étaient allés charger du blé en Barbarie, le sauva d'une escadre anglaise de 5 vaisseaux. Toute sa pensée fut de donner à ses bâtiments le temps de s'éloigner. Il soutint le feu de l'escadre avec une fermeté extraordinaire pendant deux jours, démâta deux vaisseaux ennemis, en coula un à fond, et parvint à se réfugier à Porto-Farina, avec tout le convoi, qu'il amena ensuite en France, où on l'attendait avec impatience au milieu de la disette.

Le capitaine Laigle, lieutenant de frégate, commandant le petit vaisseau *le Phénix*, rencontra (2 juillet), en revenant de Malaga, trois vaisseaux ennemis, l'un de 30, les deux autres de 22 canons; les combattit, s'en empara, et les conduisit tous les trois à Toulon [1].

Quelque temps après, 4 vaisseaux armés en course, *le Phénix, le Pembroke, le Rubis* et *le Trident*, conduits par le capitaine Laigle, allèrent attaquer un convoi réuni à Vado, le croyant sous l'escorte seulement de deux vaisseaux anglais; mais ils y trouvèrent une escadre de 15 vaisseaux, et les corsaires eurent à soutenir quelques rudes combats, où ils criblèrent de leurs coups les vaisseaux qui les poursuivirent.

[1] C'est le capitaine Laigle qui, présenté à Louis XIV, et regardant d'un œil fixe le roi, devant qui les yeux de tout le monde se baissaient toujours, et qui semblait s'étonner de son audace, lui dit : « Sire, il est permis à l'aigle de fixer le soleil. »

1710. — La course faisait à la fin toute l'activité de la marine. Ses produits remplaçaient ceux du commerce, tellement anéanti que les négociants n'osaient aventurer leurs derniers bâtiments pour aller chercher à l'étranger le blé qui manquait. La marine leur prêta encore les siens, pour leur propres spéculations, ne se réservant que le 1/5 du fret, comme pour la course le 1/5 des prises. Cependant les négociants n'avaient pas toujours le même empressement à noliser les vaisseaux de l'État. La course quelquefois n'était pas heureuse, ou ils se plaignaient que dans les affaires commerciales, ils avaient plutôt perdu que gagné. Mais ils reprenaient courage par intervalles; le succès de l'un faisait naître l'espoir de l'autre; et, seulement en l'année 1710, il se fit, avec les vaisseaux de l'arsenal de Toulon, 26 armements en course et 20 en marchandises. Cette vigueur se maintint en 1711, et ne fut pas infructueuse.

1711. — La grande quantité d'armements en course qui se faisaient dans tous les ports rendait les levées extrêmement difficiles, quand il s'agissait d'armer un vaisseau pour l'État; d'autant plus que les commerçants donnaient des payes avantageuses, à l'envi les uns des autres, pour armer avec plus de diligence. Cette innovation fut attaquée comme un abus, et des efforts furent faits pour assujettir les matelots à une même paye, soit qu'ils servissent les particuliers, soit qu'ils fussent embarqués sur les vaisseaux de l'État. On en appela à une ordonnance du 25 novembre 1693; mais le pli était pris, et acquit force d'usage.

Le gouvernement tenait beaucoup à faire croiser dans l'Archipel quelques vaisseaux de force, tant pour donner chasse aux corsaires flessingois et autres qui y étaient répandus, que pour ne pas laisser perdre la considération qu'on voulait que les Turcs conservassent pour la nation. Lorsque les armements pour l'État n'avaient pu se faire, on engageait quelques forts corsaires à paraître dans les mers du Levant, et même à y

escorter les navires marchands. On leur accordait pour ce service la remise d'une partie du fret et des prises. C'était un sacrifice; car le cinquième était, dans l'état des choses, une ressource précieuse. Il était souvent consacré pour aider à payer les entrepreneurs du carénage des vaisseaux désarmés, qui allait lentement faute de fonds, bien que ces lenteurs excitassent le ressentiment du ministre. Les recouvrements de ces cinquièmes n'étaient pas toujours faciles, quoiqu'un écrivain fût embarqué sur chaque vaisseau frété, pour tenir un compte exact du nolis et du produit, et quelquefois des procès s'engageaient vis-à-vis des armateurs. Le cinquième du fret de *l'Entreprenant* avait produit 15,600 francs; le ministre trouva qu'en raison du chargement, le fret aurait dû être plus fort, mais on était obligé de céder. Il fallait en user modérément, afin de ne pas faire abandonner aux marchands l'usage qu'ils avaient de faire naviguer les vaisseaux du roi; et l'intendant avait la recommandation de n'employer que des personnes d'un esprit aisé et accommodant, pour leur faire rendre compte de ce qu'ils devaient. On crut, sur la fin, obtenir de meilleurs comptes en établissant un prix fixe, et l'on taxa le fret à 5 francs par tonneau.

Cependant le ministre témoignait un désir excessif de voir les vaisseaux affrétés presque à tout prix, et il faisait des concessions particulières. Mais il ne voulait en confier le commandement qu'à des officiers de marine. Le sieur Bosquet hésitant à prendre celui du vaisseau *le Furieux*, prétextant qu'il n'était guère bien armé, le ministre le menaça de son ressentiment s'il ne l'acceptait pas; mais il accompagna sa menace de façons plus encourageantes, en ordonnant qu'on radoubât bien le navire, et qu'on le pourvût complétement d'agrès et de rechanges en puisant dans les magasins des autres vaisseaux.

1712. — M. Charonnier, commissaire général, ordonnateur en l'absence de M. de Vauvré, s'était rendu à Marseille

pour traiter avec la chambre de commerce de l'armement de quelques navires; on craignait de manquer d'armateurs et on allait au-devant d'eux. M. de Pontchartrain lui écrivait : « Le » bien du service et la sûreté du commerce exigent que vous » engagiez, par toutes voies, les marchands à faire naviguer » les vaisseaux de Toulon pour leur compte, attendu qu'ils en » sont mieux entretenus et qu'ils protégent la navigation. » Vous rendrez au roi un grand service en trouvant des arma- » teurs. » Il témoignait des regrets toutes les fois qu'un de ces vaisseaux entrait en désarmement. Il considérait que l'entretien de ces bâtiments désarmés était une augmentation de dépenses, et il en faisait un reproche à l'ordonnateur, comme s'il eût manqué d'insinuation ou de zèle.

Une entreprise méditée par Cassard fut le sujet d'un armement de quelque importance, dans les premiers jours de 1712. L'année précédente, des armateurs avaient mis en mer une petite escadre sous le commandement du capitaine de Roquemadure, composée des vaisseaux *l'Eclatant* et *le Fendant*, et de la frégate *l'Adélaïde*. Ce dernier bâtiment revint seul et désarma au Port-Louis; mais les deux autres, et même une prise anglaise armée d'une grande partie de l'équipage de *l'Adélaïde*, périrent en mer, et on n'eut jamais de leurs nouvelles.

L'escadre confiée à Cassard fut de 3 vaisseaux et de 3 frégates :

Le Neptune,	*La Vestale*,
Le Téméraire,	*La Parfaite*,
Le Rubis,	*La Méduse*.

Il y joignit deux petits bâtiments nommés *le Cheval de frise* et *la Marianne*. Cet armement devait se faire avec la plus grande diligence; la célérité était jugée indispensable pour le succès de l'entreprise. « Il vaudrait beaucoup mieux, » écrivait le ministre, ne pas avoir commencé les préparatifs,

» que ne pas les avoir achevés dans moins d'un mois. » La levée des équipages fut un sujet de retard; ils craignaient Cassard, dont le caractère était dur et inhumain. Quoique l'armement fût fait par des commerçants, les marins ne se présentaient pas volontiers, et l'on usa d'autorité et de rigueur pour les obliger de se rendre à l'appel. Les commandants des vaisseaux reçurent l'ordre exprès du ministre d'empêcher plus rigoureusement que par le passé l'évasion des marins qui leur étaient remis; et, afin qu'une plus grande discipline se maintînt parmi les équipages de l'escadre, une ordonnance spéciale rendit ceux-ci justiciables des conseils de guerre.

Suivant le traité fait pour cette expédition, il devait revenir à l'État le cinquième des prises et des autres profits; les travaux d'armement étaient au compte des armateurs; ils devaient payer et nourrir les équipages, et composer les rations des mêmes denrées et en mêmes quantités que si le munitionnaire les fournissait. Les officiers avaient exigé des armateurs de trop forts appointements; ils furent réduits par ordre du roi. Les troupes seulement étaient à la solde du gouvernement, ainsi que les bombardiers qui furent embarqués pour le service de six mortiers.

Pendant que l'on préparait les vivres, les levées, et que l'on achevait la construction de dix chaloupes que Cassard avait demandées, ce capitaine voulait faire sortir deux frégates, qui étaient prêtes avant les autres bâtiments. L'ordonnateur parut s'en alarmer, et le ministre, d'après ses observations, représenta à Cassard que ce projet, en séparant les bâtiments, pouvait contrarier l'heureux succès de l'armement, et qu'il fallait ne faire qu'une partance. Cassard n'était guère aimé; il répondit qu'il voulait seulement que ces deux frégates restassent aux îles d'Hyères pour empêcher la dissipation des équipages, et son idée, qu'il n'avait pas communiquée d'abord, ne fut plus contredite.

Il mit à la voile à la fin de mars, avec toute son escadre,

par un vent favorable, et avec des équipages complets. Voici quels furent les événements de la campagne.

Il mouilla le 4 mai à l'île de San-Yago, la principale des îles du cap Vert, débarqua 1,000 hommes et s'empara des forts. Le gouverneur se rendit sans faire de résistance, et convint de payer dans trois jours 60,000 piastres pour racheter les forts et la ville; mais, sans égard pour la capitulation, il se sauva dans les montagnes avec les habitants. Cassard, s'abandonnant au droit de la guerre, fit sauter les forts et emporta tout ce qu'il put; il chargea les dépouilles sur deux vaisseaux portugais. Il abandonna ensuite la ville au pillage et y fit mettre le feu.

L'escadre fit du butin en plusieurs autres colonies. Après s'être rafraîchie à la Martinique, elle aborda à Surinam, colonie hollandaise de l'Amérique méridionale. Le fort et la ville furent assiégés, et Cassard reçut par composition 800,000 florins, représentant la valeur de 15,000 barriques de sucre. Une partie fut donnée en effets de commerce, pour l'assurance desquels Cassard prit des otages. Cette sûreté ne fut pas inutile, car des négociants de Flessingue ayant refusé d'accepter une lettre de change de 181,975 florins tirée sur eux par les habitants de Surinam, pour le parfait payement de leur capitulation, les otages, qui étaient deux commerçants, les amenèrent par leurs lettres à une composition. Ils étaient alors à Toulon, où l'on affectait de les garder sévèrement, tout en les traitant avec honnêteté.

En quittant Surinam, Cassard détacha la frégate *la Méduse* pour mettre à contribution deux autres colonies hollandaises, Essequebo et Berbice. Cette dernière se racheta pour 315,000 florins. Revenu à la Martinique, il en repartit pour aller surprendre les îles de Monferrat et de Saint-Christophe, appartenant aux Anglais; il les pilla et ruina, et brûla tous les navires qui s'y trouvèrent.

Après ces expéditions, Cassard songea à retourner au port

d'armement. Il y ramena son escadre, à l'exception de deux bâtiments, *le Neptune* et *la Méduse*, qui avaient naufragé. L'ordonnateur avait fait préparer la boulangerie neuve pour servir d'hôpital à ses malades, cet endroit ayant paru plus commode et de moins de dépense que n'aurait été Saint-Mandrier, qui avait besoin de réparation. Mais les malades de l'escadre étaient en petit nombre et furent reçus à l'hôpital ordinaire, dans l'arsenal.

Le ministre avait fondé une grande espérance sur le cinquième des prises de Cassard; mais les armateurs se plaignaient de n'être pas couverts de leurs débours. Ces plaintes furent jugées avoir quelque vérité, puisque le roi accorda à Cassard 625,000 francs en billets de l'État [1] pour le dédommager des pertes qu'il avait faites personnellement dans cet armement, et sans doute aussi pour récompenser l'homme audacieux qui venait de répandre une espèce de terreur dans les colonies ennemies. Les comptes de la croisière ne purent être arrêtés qu'après plusieurs années. Les directeurs de l'armement et Cassard se rejetaient sans cesse, les uns sur les autres, les causes du retard de la liquidation, et s'accablaient d'invectives. Le ministère voulait que le commandant et l'intendant entendissent les parties et essayassent d'arranger les choses à l'amiable. Il recommandait de ne pas divulguer les accusations écrites dans les lettres réciproques, espérant qu'il n'y aurait plus de ressentiment de part ni d'autre, aussitôt qu'il n'y aurait plus d'intérêt à discuter. Mais les passions et l'aigreur rendaient peu probable un accommodement. L'intendant et le commandant refusèrent de se mêler d'arranger l'affaire, parce que, disaient-ils, ne la connaissant pas bien et devant avoir à traiter avec des marchands subtils et chicaneurs, ceux-ci auraient pu aisément les surprendre par leurs détours. Enfin, on obtint que les intéressés donnassent leur seing en blanc à des

[1] Ces billets perdaient excessivement.

arbitres munis d'un pouvoir absolu, et la liquidation se fit. On retint à Cassard, sur la gratification que le roi lui avait accordée, la somme dont il restait redevable pour terminer son compte. Souvent, dans le cours du procès, il avait sollicité d'aller à Paris; mais on ne voulut le lui permettre que quand ses comptes seraient réglés, et ils ne le furent qu'à la fin de 1719.

Cassard était un marin consommé, intrépide et résolu. Duguay-Trouin, s'oubliant lui-même, l'avait montré comme le meilleur homme de mer de son temps. Mais le caractère de Cassard était presque cruel; les matelots ne voulaient pas aller avec lui, tant ils étaient rebutés par ses mauvais traitements. Ils n'avaient pas perdu la mémoire de la disette de vivres qu'il leur avait fait souffrir dans toutes ses campagnes. Dans sa dernière croisière, il les avait réduits à l'eau pendant longtemps, quoiqu'il eût abordé à Saint-Domingue, où les vins étaient abondants et à bon marché, et qu'il eût promis au commandant du Cap d'en acheter. Il était avare, et se montrait peu sensible aux réprimandes qu'on lui faisait sur sa négligence à payer les équipages de ses vaisseaux avec les produits qu'il avait en main, et qu'il gardait indéfiniment. On lui reprochait aussi de n'être pas assidu au service dans les ports, quoique capitaine de vaisseau. Il n'est donc pas étonnant qu'il ait quelquefois langui dans les antichambres de la cour en attendant des commandements. Mais avait-il mérité d'être enfermé et de mourir dans les forteresses de l'État?

A part cette expédition de Cassard, la course des armateurs français s'était médiocrement soutenue en 1712. Leur penchant à ce métier leur avait fait cependant chercher de nouvelles captures, quelles qu'elles fussent; ils avaient essayé de courir, sous pavillon espagnol, contre les navires des républiques de Venise, de Gênes et de Lucques, auxquelles le roi d'Espagne avait déclaré la guerre; mais le gouvernement de France, voulant garder une exacte neutralité avec ces répu-

bliques, défendit sévèrement aux armateurs cet emprunt d'un pavillon étranger (10 *février*).

Il y avait alors un relâchement extraordinaire dans le port. Les comptes des recettes et dépenses étaient arriérés de huit ans; ceux de 1704 ne furent envoyés au ministre qu'en 1712. L'arsenal était presque abandonné. Les fournisseurs, à qui il était dû des sommes énormes, cessaient toute livraison. Les vaisseaux, à demi coulés, qu'on s'efforçait avec des peines infinies de faire surnager, s'enfonçaient l'un après l'autre. Depuis quelque temps, les galiotes qui avaient bombardé Alger et Gênes, et qui étaient, pour ainsi dire, le frein des Barbaresques, oubliées dans un coin de l'arsenal, étaient au fond de l'eau et obstruaient le port. Les officiers ne paraissaient point ou s'absentaient souvent; on les considérait toutefois comme présents aux revues; mais le ministre, voulant à la fin arrêter ce déréglement, fit avertir les officiers absents qu'ils seraient rayés des listes s'ils ne se présentaient pas. Plusieurs n'attendaient que cette déclaration pour quitter un service déchu de sa précédente gloire, et auquel ils ne pouvaient presque plus se livrer qu'en plaisant aux marchands qui armaient les vaisseaux du roi. Ils ne trouvaient d'ailleurs dans le port que dégoûts et privations.

Il faudrait peindre la triste situation des employés de toutes les classes, qu'on ne pouvait payer. Le prêt même des troupes ne s'acquittait point, quoiqu'il occupât beaucoup l'attention du port et du ministre. Le crédit de l'archevêque d'Aix était souvent invoqué pour y satisfaire. Le sieur Granet, l'un des consuls de Toulon, avait fait des avances de ses propres deniers pour payer le prêt arriéré. Le trésorier de la province devait y pourvoir, mais les assignations qu'on lui commandait étaient presque toujours dévorées par mille autres besoins urgents. C'était une suite de la situation déplorable des finances, au milieu des grandes dépenses que la France était alors obligée de faire pour le soutien de ses armées de terre.

On jugera par un trait de la pénurie du temps. Des canons et des mortiers en fonte de l'arsenal ayant été délivrés, en vertu d'un arrêt du roi du 29 octobre 1709, pour être convertis en *doubles liards*, qui furent fabriqués à Dardennes et distribués aux salariés, quelques officiers se plaignirent de ne pas participer autant que d'autres au payement de ces doubles liards [1].

Les employés n'avaient pu vivre sans s'endetter. Des ordonnances royales interposèrent une longue suite de surséances de trois mois au payement de leurs dettes. Les mêmes faveurs furent prononcées pour les fournisseurs de la marine, que les retards de payement avaient obérés.

Un officier obtint du ministre, par grâce spéciale, mais sous le sceau du secret, la délivrance de 2,000 francs en marchandises de l'arsenal à valoir sur ses appointements.

Enfin, une ordonnance du roi (*Déclaration du mois d'octobre* 1712) déclara que les effets de la marine que l'on avait délivrés en payement depuis 1704, et que le trésor ne pouvait acquitter, effets qui perdaient dans le cours jusqu'à 72 pour 100, seraient de nulle valeur pour ceux qui, dans un temps très-limité de quelques mois, ne les auraient pas employés en rentes sur l'État ou en rachat d'imposition personnelle, appelée *capitation*, ou en acquisition de charges.

La plupart des emplois de la marine, même ceux d'officiers de vaisseau et d'officiers garde-côtes, avaient été transformés, par le besoin d'argent, en charges ou offices. Il fallait payer

[1] Ces pièces de 2 liards reçurent du peuple le nom de *Dardennes*. Elles ne furent pas frappées à Dardennes même, mais le plus gros du travail s'y fit : un entrepreneur, le sieur Allain, se chargea, selon les termes de son marché, de la matière des canons, de la fondre et refondre, de la passer en lames, de la couper en flans, de la recuire et mettre en couleur, jusqu'à ce qu'elle fût en état d'être monnayée; tout cela se fit à Dardennes, d'où l'entrepreneur eut charge de transporter les flans aux monnaies voisines d'Aix et de Montpellier, pour recevoir l'application du coin. Toulon livra à peu près un million de marcs de cuivre; chaque marc devait produire 15 sous 3 deniers net. Le sieur Allain avait 3 sous par marc, des flans prêts à monnayer.

une valeur fixée pour les conserver ou les obtenir, et l'on assignait aux titulaires un intérêt aux deniers 15 ou 12, qu'on payait, comme tout le reste, très-inexactement. Le service des garde-côtes était alors attaché au département de la marine, dans lequel il est demeuré fort longtemps. Les charges d'officiers de ces milices n'étant pas achetées assez promptement, M. de Pontchartrain invita l'intendant à se donner du mouvement pour en procurer le débit, soit à quelque compagnie de marchands, qui, les achetant en masse, les revendraient à des acquéreurs auxquels on procurerait l'agrément du roi, soit à quelque officier de marine ou de terre, d'épée ou de plume, ou à des particuliers capables de les bien remplir.

Il y avait pour toute construction le radoub du vaisseau *le Conquérant*, que l'on avait tiré à terre, et qui, après avoir langui plusieurs années sur son chantier, fut mis à l'eau en février 1712. Le ministre écrivait à l'ordonnateur : « Vous » conviendrez que jamais ouvrage ne fut si long que celui du » *Conquérant;* il est retardé tous les mois sous différents » prétextes; il est cependant nécessaire que vous y fassiez » mettre la dernière main. » Ces prétextes, trop connus, même du ministre, étaient la misère et la désertion des ouvriers, auxquels il était dû plus de vingt mois de salaire. On avait le rebut de ce qui ne pouvait gagner sa vie chez les particuliers.

Le vaisseau *le Toulouse* ayant été pris, après une action devant Collioure, au commencement de 1712, on ne voulut pas rayer ce nom de la liste des vaisseaux de la France, et on le donna à un autre vaisseau de 60, que l'on mit incontinent en chantier à Toulon; mais on y travailla avec tant de lenteur, qu'il ne fut achevé que dans quatre ans. Le port était réduit à l'expédient de ménager le produit de la vente des vieux vaisseaux pour payer le travail. Deux vaisseaux hors de service étaient alors aux enchères, *la Couronne* et *le Saint-Louis.* Le ministre voulait que l'on fît l'impossible pour rétablir un

autre vaisseau, *le Content*, et conserver en lui un gabarit de distinction. M. de Belle-Fontaine, commandant de la marine, ne fut pas d'avis de le radouber, jugeant qu'il serait difficile de conserver le gabarit en le refondant, parce qu'il fallait changer les principales pièces de son fond, qui étaient pourries, et *le Content* fut également mis en vente. Mais il était difficile de tirer un bon parti de ces vaisseaux, qui n'étaient bons que pour bois à brûler, tombé à vil prix en Provence à cause de la grande quantité d'oliviers morts par la rigueur de l'hiver de 1709. En vain le ministre invitait l'intendant à exciter la concurrence et à avoir un enchérisseur *à sa dévotion*, afin de ne rien adjuger que lorsque les prix approcheraient de la juste valeur. L'adjudication ne s'élevait pas à un prix raisonnable, et l'on menaçait de faire dépecer ces navires par des ouvriers à prix fait, en leur abandonnant tout le bois pour retirer le fer au profit de l'État, lorsque enfin le consentement fut donné de les vendre ensemble pour 27,000 francs. Trois vaisseaux de pareilles grandeurs avaient été cédés à regret, en 1710, pour 43,000 francs.

Le port ne s'alimentait plus que par des ventes. On se défaisait de beaucoup de cordages, de voiles, de canons superflus, et très-souvent d'objets fort utiles. Le ministre, qui donnait les ordres de ces ventes, semblait en avoir des remords; il en grondait quelquefois, mais on lui répondait qu'il avait fallu caréner tel ou tel vaisseau privé de secours, qui allait couler. Tous ces produits formaient un fonds appelé *Recettes extraordinaires*, que l'on chercha à renouveler pour payer le radoub du vaisseau *l'Invincible*, qui s'exécuta à flot dans le même temps; mais ces moyens étaient vite épuisés, et au bout de quelque temps il était dû des sommes considérables aux entrepreneurs de *l'Invincible*, comme à ceux du *Toulouse*, et ils demandaient sans cesse d'être payés ou d'avoir la permission de quitter.

Ce radoub de *l'Invincible* fut marqué par un changement

presque subit dans l'opinion du ministre sur la manière de l'exécuter. L'ordonnateur, craignant de ne pas trouver d'entrepreneur, avait proposé de donner ce travail à la journée. Le ministre s'y refusa, jugeant préférable, sous le rapport de l'économie, que le radoub se fît à prix fait; mais lorsque le marché fut passé et qu'il lui eut été envoyé, il fit au port des reproches amers, oubliant sa première décision, et observant que de pareils ouvrages se faisaient, à la journée, plus solidement.

M. de Pontchartrain décidait les affaires négligemment, tout en s'exprimant avec vivacité. Il censurait sans ménagement les premiers chefs du port. Sa plus ordinaire expression était de leur reprocher l'entêtement. Toujours aigre, désobligeant, hardi à contredire et à se contredire lui-même, il les réprimandait souvent de ne finir jamais rien et de ne le mettre pas en état de finir, ce qui n'était pas extraordinaire dans la situation du port. Une dénonciation contre le capitaine d'une flûte lui ayant été envoyée, il la transmit à l'intendant pour en avoir des éclaircissements. « Je vous défends, lui disait-il, de révéler » qui est le signataire de cet écrit, et je vous déclare que si » vous avez la faiblesse de me pallier la vérité, je ne vous le » pardonnerai pas. » Tel était son style le plus commun.

Au milieu du malheur général, le roi, affaibli par l'âge, ne perdait pas de vue une de ses préoccupations religieuses dont il espérait se faire un mérite dans ses propres infortunes. Non-seulement il donna des ordres pour empêcher le passage en France des religionnaires, mais il fit signifier d'autres ordres sévères. Le ministre écrivit à M. de Vauvré la dépêche qui suit :

« Versailles, le 13 janvier 1712.

» Le roi étant informé que, parmi les officiers d'épée et » de plume, garde-marine, officiers-mariniers, bombardiers, » soldats, canonniers, et autres entretenus et employés dans

» les ports, il y a quelques nouveaux convertis qui ne rem-
» plissent pas les devoirs de bons catholiques, Sa Majesté
» désire que vous vous informiez soigneusement de tous ceux
» qui se trouvent dans ce cas, et que vous examiniez de près
» leur conduite, pour me faire savoir les dispositions où ils
» sont, afin que je puisse en rendre compte à Sa Majesté et
» vous faire connaître ses intentions. Le roi vous rendra res-
» ponsable de l'exécution de cet ordre, que Sa Majesté a fort
» à cœur.

» *Signé :* PONTCHARTRAIN. »

1713. — Depuis l'ordonnance de 1674, qui soumettait à une retenue de 6 deniers par livre les appointements de tous les officiers et équipages, dans le dessein d'élever des lieux de retraite pour les marins estropiés au service des vaisseaux, idée maintenue par l'ordonnance de 1689, cette retenue avait été exercée. L'administration l'avait employée, en attendant, à donner aux marins des secours pécuniaires, étendus plus tard, comme cela était juste, à cause de la part que l'État y prenait, aux marins blessés sur les armements en course. (*Arrêt du* 31 *mars* 1703.) Un édit du mois de mai 1709 changea définitivement la nature du projet, et créa ce que l'on a appelé *l'Etablissement des invalides de la marine.* Il y eut moins d'apparat que dans l'édification de grands hôtels d'invalides, mais le secours ne fut ni moins efficace ni moins intéressant pour le marin infirme, laissé tranquille au sein de sa famille. Des pensions et des demi-soldes furent assignées sur les fonds d'une caisse. Elle prit des proportions plus larges que l'idée première, en s'ouvrant pour tous les officiers des ports et arsenaux, les ouvriers, les marins invalides, même ceux de la marine marchande.

Cet édit de 1709 avait réduit la retenue à 4 deniers, et l'avait étendue sur tous les salariés payés par la marine et les galères, ainsi que sur les gages des capitaines et équipages

marchands et sur le produit des prises. Mais le fonds de l'établissement fut bientôt jugé insuffisant pour acquitter toutes ses charges, et un nouvel édit du mois de mars 1713 lui créa de plus grandes ressources en élevant les retenues sur les salaires du commerce à 6 deniers, c'est-à-dire à 2 1/2 pour 100, et en assujettissant généralement à une retenue de 4 deniers toutes les autres dépenses qui étaient payées par le trésor de la marine; d'autres bénéfices lui furent aussi assignés. La demi-solde était alors la moitié de la paye que les invalides avaient eue au service. La proportion, dans la suite, ne fut plus la même, bien que le nom de demi-solde s'applique encore à la rémunération d'une grande partie des vieux marins.

La coutume était, dans ces commencements, de payer la demi-solde des invalides par année. Les pensionnaires avaient fini par éprouver les mêmes retards que toute la marine. Il fut plus facile de leur donner des à-compte de six mois, et on continua à ordonnancer ces payements par semestre. De même, on convint de ne proposer les invalides pour la demi-solde que deux fois l'an.

Les trésoriers des invalides étaient chargés de faire rentrer les sommes que les armateurs devaient pour les redevances de leurs équipages. Il leur fut donné, sur la manière d'en user envers eux, des instructions qui étaient dans les principes d'une administration sage. Avant de leur faire des procès, ils devaient les engager, par toutes sortes de voies, à acquitter leurs dettes. Ils devaient leur accorder toutes les facilités possibles, tant par rapport à l'expédition du rôle que pour le payement. « Il ne faut point que, par une mauvaise difficulté, ils » les dégoûtent de faire le commerce, car enfin cet établisse- » ment n'est fait que pour le soutenir et ne peut en grande » partie subsister que par lui, et ce sera son augmentation » qui lui rapportera des revenus considérables. » (Dépêche du 28 mai 1713.)

Un commissaire général et dix commissaires provinciaux

des invalides furent créés par le même édit de 1713 pour faire rendre les comptes des trésoriers. Les charges des commissaires provinciaux furent vendues 60,000 francs, et servirent à faire de l'argent. Les divers offices de l'établissement des invalides furent aussi vendus, de même que des emplois de commissaire receveur créés dans les amirautés; et comme les finances de ces charges avaient été données à la marine, le ministre engageait d'autant plus vivement l'intendant à trouver des acheteurs, et surtout à les vendre en espèces, vu le besoin de fonds. Toute personne était bonne pour les acquérir. On vit, chose étrange et inconciliable en comptabilité, une femme, la veuve Cousse, propriétaire à la fois des offices de trésorier et de ceux de contrôleur des invalides des amirautés de Martigues, Narbonne et Cette. Beaucoup de ces charges superflues furent supprimées en 1716; et peu après, la forme de régie du service des invalides de la marine fut perfectionnée par l'édit de juillet 1720, dont les bases ont depuis lors toujours été maintenues.

Cependant les Anglais, maîtres de la mer, insultaient toujours les côtes de la France. Aidés de 25 vaisseaux, ils s'étaient emparés, dans le courant de 1711, du port de Cette, d'où ils avaient été bientôt chassés. Heureusement pour la France, elle avait conservé de bonnes relations avec le Grand Seigneur, qui donnait assistance aux vaisseaux français dans ses ports, et les puissances barbaresques, si volages, demeuraient fidèles observatrices des traités. Les commandants des vaisseaux du roi, qu'on faisait relâcher autant qu'on pouvait en Barbarie, s'informaient des consuls de la nation si les Français n'y souffraient point de vexations; leurs rapports étaient favorables. Cette bonne conduite des Africains, depuis plusieurs années, attirait à leurs bâtiments tous les secours dont ils avaient besoin quand ils relâchaient à Toulon ou à Marseille. C'étaient des ennemis de moins; mais d'autres corsaires des nations belligérantes attaquaient le commerce français et cher-

chaient même à intercepter le faible cabotage. D'un côté, Oneille et Final, de l'autre Mayorque et Barcelone, étaient des foyers de corsaires, grands et petits, contre les déprédations desquels on veillait avec attention. Des brigantins étaient établis le long de la côte, et particulièrement aux deux extrémités du département de Toulon. La province de Languedoc avait armé un pinque, et celle de Provence avait fourni la dépense de deux galères de Marseille. Ces sortes de bâtiments n'étaient pas sans utilité. Dans le mois de juin de l'année précédente, deux galères avaient couru dans les mers de la Corse, et, après un combat qui avait duré depuis midi jusqu'à la nuit, elles s'étaient emparées d'un vaisseau hollandais de 36 canons et 200 hommes d'équipage.

Des précautions avaient été prises pour protéger les caboteurs; ils ne pouvaient aller d'un port à l'autre qu'en convoi et sous l'escorte de bâtiments garde-côtes. Le commissaire de Saint-Tropez reçut l'ordre de faire mettre en prison deux patrons de ce lieu qui avaient fait voile sans escorte, contre ses défenses, et avaient été pris par un corsaire d'Oneille.

Mais les corsaires les plus redoutables par leur hardiesse et leur force étaient les Flessingois. Ils avaient pris plusieurs navires chargés de blé de la Compagnie d'Afrique, et ne craignaient pas d'attaquer les plus forts corsaires et les vaisseaux français. L'un d'eux, capitaine Credo, était renommé par son audace. Il n'avait pas fait cas du permis délivré par la reine d'Angleterre à un navire français, et l'avait capturé. Il avait tellement excité les craintes du commerce de Marseille, qu'une partie des négociants de cette ville formèrent le projet de faire sortir plusieurs navires de force qu'ils avaient armés, et de le faire plus particulièrement chercher et attaquer. « Il serait à » désirer, répondit le ministre, que ce projet eût son exécu- » tion, et que l'on pût amener en France le capitaine Credo. » C'est un corsaire de réputation établie que je voudrais bien » connaître personnellement. Vous me ferez plaisir, dans ce

» cas, de me l'adresser avec une lettre qui lui servirait de » passe-port dans sa route; il serait content de son voyage. » L'occasion désirée par le ministre ne se présenta point.

Cette longue lutte, si désavantageuse à la marine française, s'approchait alors de son terme. Les victoires de Denain et de Marchiennes, que l'on célébra à Toulon par de nombreuses salves, furent le prélude de la paix, laquelle, après plusieurs préliminaires, fut définitivement signée à Utrecht, le 11 avril 1713.

Les troupes allemandes devant évacuer la Catalogne, on eut besoin d'une grande quantité de bâtiments de transport. On y employa les vaisseaux armés, et l'on retint tous les bâtiments qui se trouvaient dans les ports de la Provence et du Languedoc pour aider à cette évacuation, dont l'Angleterre dut payer les frais. Il fut défendu de laisser partir aucun bâtiment pour le long cours, afin de les destiner tous à cette évacuation. C'était, devant la mer devenue libre, reculer le moment où le commerce devait jouir de cette liberté; mais il était accoutumé à ces contrariétés gouvernementales.

Le commerce de long cours n'allait alors guère plus loin que nos colonies; et pendant longtemps, dans la crainte de faire *un commerce contraire aux intérêts de l'Espagne*, il fut donné des ordres pour défendre et empêcher que les négociants n'armassent des vaisseaux pour les mers du Sud (*janvier* 1712, *mars* 1716, *février* 1724, *etc.*). Les expéditions même pour nos colonies d'Amérique et pour tous les autres lieux de l'Océan hors de l'Europe n'avaient pas toute la liberté désirable. Les armateurs ne pouvaient y envoyer des vaisseaux, sans avoir pris des passe-ports exprès du roi (*ordonnance du* 7 *juillet* 1713) [1]. Les instances du commerce, paralysé par tant d'entraves, finirent par

[1] Ces passe-ports étaient délivrés sous des conditions fort restrictives, imposées par une ordonnance du 12 juin 1669 pour favoriser les privilèges de la compagnie des Indes orientales.

obtenir la suppression de ces passe-ports, qui fut prononcée par un édit de février 1716.

Tandis que la paix allait se signer, le ministre de la marine avait donné ordre de faire une visite générale de tous les vaisseaux de Toulon, et d'indiquer ce qu'il en coûterait pour leur radoub et leur armement. « Vous aurez soin surtout, disait-il, » de ne point enfler les dépenses, afin de ne pas dégoûter » Sa Majesté de l'envie qu'elle a de rétablir sa marine. »

Le conseil de construction du port envoya au ministre une situation datée du 11 mars 1713, de laquelle a été pris l'extrait suivant :

13 VAISSEAUX DE 1er RANG.

	Canons.	Ports de construction.
Le Foudroyant . .	104.	Brest 1693. — Hors de service.
Le Soleil Royal. . .	102.	Id. id.
Le Terrible	92.	Id. — Bon à radouber.
Le Triomphant . .	92.	Port-Louis 1694. — Id.
L'Admirable . . .	92.	Id. — Hors de service.
Le Fier	88.	Rochefort 1694. — Id.
Le Saint-Philippe.	92.	Toulon 1693. — Id.
Le Monarque . . .	86.	Brest 1690. — Bon à radouber.
Le Sceptre.	88.	Toulon 1690. — Id.
Le Magnifique. . .	86.	Rochefort 1693. — Hors de service.
L'Orgueilleux. . .	86.	Port-Louis 1690. — Id.
L'Intrépide	84.	Rochefort 1690. — Bon à radouber.
Le Vainqueur. . .	88.	Rochefort 1691. — Id.

7 VAISSEAUX DE 2me RANG.

Le Conquérant. . .	74.	1688; refait à Toulon 1712. — En état.

	Canons.	Ports de construction.
Le Parfait	74.	Toulon 1700. — En état; à la mer.
Le St-Esprit. . . .	74.	Rochefort 1691. — Bon à radouber.
Le Henry.	66.	Dunkerque 1687. — Id.
L'Invincible. . . .	70.	Toulon 1689. — Id.
Le Bizarre	70.	1691 ; refait à Toulon 1704. — Bon à radouber.
L'Eclatant.	66.	Toulon 1688. — A la mer.

9 VAISSEAUX DE 3me RANG.

Le Sérieux.	58.	Toulon 1686. — Bon à radouber.
Le Trident	56.	Toulon 1695. — Id.
Le Téméraire . . .	60.	Refait à Toulon 1706. — A la mer.
Le Fleuron.	56.	Toulon 1688. — A la mer.
Le Furieux	60.	Brest 1684. — Id.
L'Entreprenant . .	60.	Refait à Toulon 1702. — Bon à radouber.
Le Diamant. . . .	58.	Dunkerque 1687. — Bon à radouber.
Le Rubis.	56.	Port-Louis. — A la mer.
Le Vermandois. . .	60.	Brest 1685. — Bon à radouber.

3 VAISSEAUX DE 4me RANG.

Le Cheval Marin. .	40.	Toulon 1664; refait à Brest. — Bon à radouber.
La Parfaite. . . .	40.	Toulon 1704. — A la mer.
La Vestale.	40.	Id. 1705. — Id.

Total : 32 VAISSEAUX.

BOMBARDES.

	Canons.	Ports de construction.		
L'Ardente		Toulon	1682. —	Bon à radoub.
La Proserpine		Id.	1696. —	Id.
La Fulminante		Id.	1682. —	Hors de service.
Le Vulcain		Id.	1696. —	Id.

BRULOT.

L'Eclair . . . . Toulon 1696. — Bon à radoub.

CAÏQUES.

La Marianne. . . . . . A la mer.

BARQUES.

L'Immaculée Conception. A la mer,
Saint-Gaëtan. . . . . . Id.

GALIOTE A RAMES.

La Sirène. . . . . A radouber.

Les vaisseaux qui étaient à la mer retournèrent au port successivement. Le ministre attendait, par le vaisseau *le Furieux,* des dépêches de Constantinople qui devaient expliquer la résolution que le roi de Suède, Charles XII, aurait prise, depuis les incidents qui lui étaient survenus à Bender. S'il prenait le parti de s'embarquer pour retourner dans ses États par la voie de France, et qu'il abordât à Toulon ou dépendances, on devait lui rendre tous les honneurs, sans exception, dus aux têtes couronnées; et si, malgré la quarantaine, il voulait débarquer, lui et ses principaux officiers, on devait

se conformer à ses désirs, après qu'on lui en aurait représenté les conséquences. Les nouvelles reçues par le vaisseau *le Furieux* confirmèrent l'avis qui était déjà parvenu, que le roi de Suède devait s'embarquer sur le vaisseau *le Parfait* pour passer en France. Mais *le Parfait* arriva le 29 juin 1713, et annonça qu'il ne devait plus être question d'attendre Charles XII par la voie de mer. Le Grand Seigneur voulait même l'obliger de s'en retourner par terre avec fort peu de troupes, menaçant de le faire arrêter, s'il ne prenait ce parti incessamment.

Cependant le vaisseau *le Furieux* avait combattu contre deux navires flessingois, et avait sauvé un convoi marchand qui était sous son escorte, par la fermeté avec laquelle il avait soutenu et repoussé les abordages de ces deux corsaires, dont le moindre était plus fort que lui. Le capitaine Bosquet, officier de distinction, fut tué et fort regretté. On ne douta point que les capitaines flessingois n'eussent connaissance du traité de paix. Les corsaires de ce pavillon donnèrent d'autres exemples de leur peu de scrupule; et le maréchal d'Uxelles, ambassadeur à Utrecht, réclama et obtint la restitution de plusieurs prises qu'ils avaient faites postérieurement au traité.

Pendant ce temps, le prince de Monaco donna avis, d'après une lettre circonstanciée qu'il avait reçue de Gênes, qu'un Allemand, ayant suborné quatre gardiens entretenus, avait formé le projet de mettre le feu en même temps à tout ce qu'il y avait de navires de guerre dans les darses de Toulon. Ce bruit mit tous les chefs de port en mouvement. Le ministre voulait que l'on fermât les portes de la ville, et que l'on fît garder l'entrée du port par des chaloupes et des troupes, pour qu'aucune personne suspecte ne pût s'introduire à Toulon. Il remarqua que c'était à la fin des guerres que l'on faisait ordinairement de telles exécutions, parce qu'on semblait sans méfiance; que la condamnation à Toulon, en 1697, d'un nommé Ayragues, qui voulait faire de pareils coups, et

l'avis actuel confirmaient une semblable crainte. Un Suisse, nommé Aby, fut arrêté sur la seule indication qu'il était étranger et d'un pays voisin de l'Allemagne. Ses papiers furent visités ; il subit divers interrogatoires. Les ordonnateurs, d'après ses réponses, le jugèrent innocent et demandèrent son élargissement. Le ministre ne voulut pas d'abord y consentir, à cause de la gravité de l'accusation, et ordonna de l'interroger encore. Enfin, au bout de deux mois, on le relâcha. Les soupçons s'étaient portés sur un Allemand qui voyageait en France. Si le projet fut véritable, l'éveil et les précautions en écartèrent l'effet.

Un Français, qui avait pris le nom de baron de Saint-Hilaire, mais dont le vrai nom était Alaric, et qu'on soupçonnait d'être espion, donnait en ce même temps des inquiétudes. Il était au service de l'archiduc, et, pendant le siége de Toulon, il était caché dans la ville et transmettait des avis à l'armée ennemie. Son histoire serait un long roman. On arrêta quatre personnes de la ville qui avaient eu, pendant le siége, des relations avec lui. Leur innocence les fit élargir après quelques mois. Quant à lui, comme il devait se rendre à Gênes, le consul de France était prêt à le faire enlever secrètement, ou comme déserteur. « Toutes voies, écrivait » M. de Pontchartrain, sont permises contre un traître connu » pour n'avoir été en relation qu'avec les ennemis de l'État. » Saint-Hilaire, ayant eu quelque connaissance de ce qui se méditait, entra en pourparlers; il espérait obtenir grâce, et devait s'expliquer sur les services qu'il était en état de rendre; mais c'étaient des faux-fuyants, qui lui donnèrent le temps de se mettre hors d'atteinte.

L'état de paix et les armements que l'on projetait pour aider l'Espagne à soumettre Barcelone et les îles de Mayorque et d'Ivice, qui avaient formé ensemble le projet de se rendre indépendantes, firent songer à faire entrer quelques munitions navales dans l'arsenal. On fit de légères exploitations de bois en Bourgogne et en Franche-Comté. On s'atta-

cha à retirer des forêts de la Savoie quelques pièces de mâture, et à faire venir des mâts du Nord qui se trouvaient à Dunkerque, voulant épargner les exploitations dans le Dauphiné, qui jusqu'alors en avait fourni. Deux compagnies se présentèrent pour livrer des mâts et des planches. Le ministre estima que, pour courir moins de risque de manquer dans l'arsenal de ces objets, et pour *entretenir l'émulation*, rien ne convenait mieux que de partager, s'il était possible, les fournitures entre les deux compagnies. On fit quelques achats de chanvres, et l'on se procura des approvisionnements de nécessité.

Cependant la principale ressource pour ces acquisitions était le fonds des recettes extraordinaires, toujours entretenu par le produit de la vente des vaisseaux dépéris et de tout ce qu'il y avait de vieux ou de surabondant dans l'arsenal. Dans le cours de trois années, huit superbes vaisseaux à trois ponts, *le Foudroyant*, *le Soleil royal*, *le Fier*, *le Terrible*, *le Saint-Philippe*, *l'Orgueilleux*, *l'Admirable*, *le Magnifique*, et le vaisseau de 74 *le Saint-Esprit*, furent vendus en entier ou dépecés.

L'administration maritime aurait voulu que, pendant la paix, les négociants continuassent d'affréter les vaisseaux de l'État pour leur commerce. Elle leur livra la frégate *la Vestale* pour les colonies d'Amérique, moyennant 2,000 francs par mois de fret; mais ce fut tout; ces arrangements n'étaient plus dans leur convenance. Les constructions commerciales prirent dans le commencement quelque activité; il y avait, en mai 1713, six bâtiments en construction sur le chantier marchand de Toulon; mais c'était l'effet d'une confiance trop prompte dans l'ouverture du commerce, qui fut languissant encore pendant un grand nombre d'années.

1714. — L'attaque de Barcelone et des îles insoumises avait été convenue pour l'année 1714. La France et l'Espagne formèrent une flotte pour les investir par mer. On avait aupa-

ravant élargi tous les prisonniers catalans détenus en France, dans la crainte que les corsaires de Mayorque et de Barcelone ne se portassent à des extrémités contre les équipages des bâtiments français dont ils auraient pu s'emparer, à cause de la prévention où ils étaient qu'on en avait fait pendre à Toulon comme forbans. Le chef d'escadre Du Casse partit de Toulon avec 14 vaisseaux de guerre et quelques frégates. Une amnistie proclamée en faveur des marins déserteurs facilita leur équipement. Lorsqu'il eut joint les Espagnols, la flotte entière se trouva être de 50 voiles. Après trois mois de siége, le 12 septembre, Barcelone rentra sous l'obéissance de Philippe V.

1715. — La réduction de Mayorque et d'Ivice fut renvoyée à l'année suivante. On s'y prépara de bonne heure; mais, à cause des mauvais temps et parce qu'on espérait les soumettre sans la force des armes, on ne mit en mer qu'au mois de mai. Les habitants capitulèrent bientôt, et les Espagnols reprirent possession de ces îles. Minorque demeura, d'après le traité, au pouvoir des Anglais, qui la gardèrent pendant 50 ans.

Louis XIV était mort le 1er septembre 1715; le régent confia la direction des affaires de la marine à un conseil présidé par le maréchal d'Estrées (*Ordonnance du* 3 *novembre* 1715), et composé de trois autres officiers généraux de la marine et de trois intendants. Le comte de Toulouse, amiral de France, y assistait toutes les fois qu'il le jugeait à propos. M. de Vauvré, intendant du port de Toulon, qui depuis quelque temps restait à Paris, laissant à deux ordonnateurs, MM. Levasseur et Charonnier, le soin de son administration, fit partie de ce conseil.

Depuis peu, un édit avait flatté les officiers et les agents de la marine de l'espoir d'une amélioration à leur sort. Leurs gages, c'est-à-dire l'intérêt de leurs charges, avaient été réduits au denier vingt; mais leurs appointements avaient été augmentés. « On leur avait promis qu'ils seraient mieux payés

» que par le passé, où le malheur des temps avait empêché » qu'ils ne le fussent comme ils devaient l'être. » — On peut juger l'effet de ces promesses par ce que M. de Vauvré écrivait aux ordonnateurs, lorsqu'à peine il était installé dans ses nouvelles fonctions. « Un de mes étonnements, disait-il, est » de voir la constance des officiers de tous rangs et comme ils » peuvent subsister. Monseigneur le comte de Toulouse, M. le » maréchal d'Estrées et nous, ne cessons de représenter leur » malheureuse situation; mais quelque pitié qu'elle fasse à » M. le duc d'Orléans, nous voyons qu'il est dans l'impossi- » bilité d'y remédier. »

Telle était la situation du port de Toulon et celle de tous les autres ports du royaume au moment où les affaires de la marine furent confiées à un conseil. On pouvait dire que la marine était tout à fait abattue, et on ne sentait aucun moyen de la relever.

LIVRE SEPTIÈME.

DE 1716 A 1722.

Faiblesse des approvisionnements. — Projets d'achats de bois. — Misère des ouvriers; ils sont attirés en Espagne. — Détresse des finances. — Ressource faite des billets de banque. — Guerre avec l'Espagne. — Expédition sur la côte de Maroc. — Peste de Toulon de 1720-1721.

1716. — La même détresse affligeait le port au commencement de 1716. On n'avait d'espoir, pour satisfaire les ouvriers, que dans la vente du bois à brûler, dont on pouvait se défaire plus avantageusement que dans les années précédentes, mais qui était d'une difficile garde dans ce temps de misère [1]. On avait, pendant quelque temps, distribué aux ouvriers une ration de pain, mais on fut forcé de la leur retrancher au milieu de l'hiver. Quelques malheureux continuaient de travailler, dans l'espoir d'être bientôt payés; mais la plupart des officiers-mariniers, matelots et ouvriers du département passaient dans les divers ports de l'Italie, pour s'embarquer et gagner leur vie et celle de leurs familles. On n'oubliait rien cependant pour les empêcher de sortir du royaume. La course, dans la dernière guerre, les avait un peu soutenus; mais, depuis ce temps, réduits à l'extrême misère par l'entière cessation des armements du roi et de ceux du commerce, ils ne voyaient de ressource que dans l'expatriation, et ils s'y jetaient en foule.

La mortalité parmi les gens de mer était presque aussi grande que la désertion. Plusieurs, ainsi que l'atteste la cor-

[1] Le bois à brûler de démolition se vendait, en 1716 et 1717, deux sous et six deniers le quintal.

respondance du temps, mouraient dans leurs maisons, faute de subsistance et de secours. Cependant la désertion était moins forte à Toulon que dans les ports voisins. On flattait les ouvriers de l'arsenal de promesses réitérées de les payer et de l'espérance du prochain rétablissement de la marine. L'armement d'un vaisseau et d'une frégate, que l'on allait faire, fut envisagé comme une heureuse occasion d'employer quelques hommes.

Des fonds furent envoyés pour cet armement. Bientôt les chantiers virent deux flûtes de 850 tonneaux, que l'on résolut de construire, et qui furent suivies dans le courant de l'année de quatre petites gabares. Il ne restait plus de bois dans le port ; on retira du fond de la mer le peu de pièces qu'il y avait encore depuis plusieurs années. On essaya d'employer les bois des vaisseaux démolis, mais ils étaient tels qu'il fut impossible d'en faire servir une seule pièce. Douze cents chênes du pays furent avec assez de diligence abattus et voiturés.

Le plus grand travail que le port avait à faire était la conservation à flot des vaisseaux désarmés, dont le délabrement empirait à tout moment par le retard des carénages. Leurs amarres usées se rompaient sans cesse, lorsque le vent du nord-ouest soufflait avec quelque force, et les vaisseaux tombaient les uns sur les autres. La proposition de se servir de chaînes de fer pour leur amarrage ne fut pas agréée, parce qu'il y avait encore de vieux câbles à employer. Enfin plusieurs vaisseaux ne pouvant plus absolument se soutenir, et le port n'ayant aucune faculté de les radouber ou seulement de les calfater, on les échoua successivement sur la rive de la *Ponche-Rimade*.

Le pape avait traité avec la cour de France de l'achat de 4 vaisseaux, qu'il voulait faire commander par des chevaliers de Malte, pour les fournir à la république de Venise, qui était alors en graves démêlés avec les Turcs. Cette affaire était tellement avancée, qu'il avait envoyé à Toulon le général de

ses galères pour prendre possession des quatre vaisseaux. Mais, soit que la vanité de la France fût alors blessée de l'idée de mettre le reste de sa marine à l'encan, soit plutôt pour ne pas donner des armes contre la Turquie, son ancienne alliée, le marché, après suffisante réflexion, ne fut pas conclu.

Peu de mois après, les Génois firent pour leur compte une semblable proposition, qui n'eut pas une issue différente. On en eut plus tard du regret.

La division que l'on préparait avait la mission de transporter à Constantinople M. Bonnac, ambassadeur. Elle fut composée du *Toulouse,* vaisseau neuf mis à l'eau en 1715, et d'une frégate. *La Vestale* avait d'abord été choisie, son radoub n'aurait pas été assez prompt, parce que le mauvais approvisionnement de bois était tel, qu'il fallait faire couper des arbres du pays pour remplacer les membres pourris. *La Parfaite*, qui pouvait être plus tôt armée, accompagna *le Toulouse.* La navigation n'eut d'autre événement que l'échouage du vaisseau sur un banc de sable, près de Gallipoli, d'où il se releva après trente-six heures. Les bâtiments de guerre avaient toujours eu l'habitude, dans les campagnes de l'Archipel, de prendre des pilotes grecs à Milo; mais depuis peu on avait établi des pilotes-consuls, ordinairement peu habiles, et la maladresse de l'un d'eux fut cause de l'accident du *Toulouse.* Les deux bâtiments firent leur retour au commencement de 1717, ramenant M. Desalleurs, ancien ambassadeur, malade. Les équipages furent congédiés tout de suite, pour épargner dans le port la demi-solde et les vivres, et le désarmement de tous les deux se fit à prix fait, pour la somme de 600 francs.

M. Hocquart, nouvel intendant de la marine, était arrivé depuis peu à Toulon et cherchait à y mettre de l'ordre. Il fit faire un recensement du magasin général. On n'en avait pas fait depuis 1706. La situation écrite présentait des erreurs infinies. Les mouvements d'armement, le siége de Toulon, la disette d'argent, les temps malheureux qui avaient obligé plusieurs

comptables de quitter leur poste sans laisser de compte, avaient fait naître, sans trop d'étonnement, des désordres extraordinaires. Pour recommencer la régularité, on prit le parti expéditif d'équilibrer les écritures.

L'intendant réussit à faire les adjudications des fournitures de matières et des façons d'ouvrages pour quatre ans, et soutint les fournisseurs dans une lutte qui s'était élevée entre eux et les fermiers généraux. Toutes les marchandises, bois, fers, charbons, chanvres, etc., qui traversaient la France pour le service des arsenaux maritimes, étaient franches de droit, au moyen de passe-ports que le ministre, et plus tard le conseil de marine, expédiait pour toute la fourniture. Mais les fermiers généraux, soupçonnant, peut-être avec raison, que les fournisseurs abusaient quelquefois de ces passe ports, ordonnèrent à leurs receveurs de faire payer les droits des fermes à toutes les marchandises et munitions généralement, sans égard aux passe-ports, même pour les bois royaux. Cet état de choses devait attirer des désordres et des plaintes, surtout après la fin des adjudications, où ces droits n'étaient pas prévus. Les fournisseurs demandaient des indemnités, soit pour les déchets que leurs marchandises éprouveraient à chaque pas en route, soit pour les couvrir de ces droits. Ils représentaient que, quand même l'État leur en tiendrait compte, l'obligation de les payer d'avance et comptant les gênerait. Ils récapitulaient toutes les avanies et les inquiétudes que les fermiers des péages et leurs commis leur faisaient souffrir, et manifestaient de la surprise de ce qu'il y avait sur la route de Bourgogne à Toulon quarante postes de péage où les voituriers étaient obligés de s'arrêter et souvent de rester par les chicanes qu'on leur faisait. Un règlement intervint pour abréger ces discussions et ce procès. Il fut arrêté que les fournisseurs demanderaient aux commissaires de marine qui étaient alors établis pour le service des approvisionnements, et principalement pour l'exploitation des bois, dans plusieurs

parties de l'intérieur, des lettres de voiture signées par le conseil pour chaque chargement d'objets et marchandises qu'ils voudraient faire passer.

Le conseil de marine exprima l'intention de faire au port de Toulon toutes les améliorations convenables à la commodité du service. D'après ses ordres, on entreprit de creuser le canal de communication entre les deux darses, pour que les plus gros vaisseaux pussent y passer. Ce canal n'avait pas encore été approfondi. Les fondements de l'ancien rempart le traversaient.

Par un arrêt du 29 juillet 1716, la communauté de Toulon dut fournir à la marine, tous les cinq ans, une somme de 12,000 francs pour le creusage de la vieille darse, qui devait être maintenue dans toute son étendue à une profondeur de 25 pieds. L'exécution de cet arrêt n'a pas été interrompue pendant plus de soixante-dix ans.

La salle d'armes était dans un mauvais état. Toutes les armes, rouillées et pleines de poussière, dépérissaient. M. Hocquart obtint, après de vives instances, un léger fonds pour leur entretien, et ensuite la nomination d'un maître armurier.

Il obtint encore que les ouvriers qui se blessaient dans l'arsenal fussent maintenus sur les rôles pour la journée. La marine alors n'entretenait plus l'hôpital. Ses malades et ses blessés étaient reçus à l'hôpital civil, et traités moyennant une journée de dix sous.

Le conseil de marine chercha, en plus d'une occasion, à rétablir les règles du service.

Les goûts mercantiles s'étaient introduits dans le corps de la marine pendant les opérations de la dernière guerre. Il voulut le rendre tout entier à l'esprit militaire, et une ordonnance du 12 avril défendit tout commerce aux officiers sur les vaisseaux du roi.

La plupart des chirurgiens qu'on recevait dans l'entretien de-

vaient cette faveur à de simples recommandations particulières. Elles n'avaient pas toujours donné des sujets expérimentés et capables. Il fut résolu qu'aucun chirurgien ne serait proposé à l'entretien qu'après avoir été examiné, en présence de l'intendant, par le médecin et le chirurgien-major de la marine. Un examen fut aussi nécessaire pour embarquer des chirurgiens auxiliaires à défaut d'entretenus.

Quelques usages qui se toléraient dans l'arsenal de Toulon furent réformés. Un grand nombre de chaloupes et canots étaient à la libre disposition de tous les officiers, employés et maîtres, qui les tenaient le long du port marchand, selon la proximité de leurs maisons, et avaient pris l'habitude de n'aller dans l'arsenal que dans ces embarcations. Cette faculté fut restreinte et réservée aux principaux chefs, et, surtout, aucune chaloupe ou canot ne dut plus avoir de caisson. L'arsenal était une espèce de promenade publique des bourgeois et de la jeunesse de Toulon, qui pouvaient commettre quelquefois du dérangement dans les vaisseaux et dans les établissements. Il fut ordonné de n'en ouvrir les portes qu'aux officiers et ouvriers, les jours de travail, et de les fermer, les dimanches et fêtes, à tous autres qu'aux personnes de garde.

Les marins des Martigues avaient la réputation d'être les meilleurs de tout le département, et étaient les plus recherchés. Par une heureuse exception à ceux des autres quartiers maritimes, ils étaient, sur la fin de 1717, presque tous à la mer, principalement pour la pêche, qu'ils faisaient sur la côte d'Espagne. Le commis des classes des Martigues appréhenda d'être tout à coup sans matelots, et hors d'état, au besoin, de fournir des levées. Le conseil de marine eut le bon esprit de répondre qu'on devait leur donner toute la latitude possible, et laisser les marins jouir de l'avantage de s'embarquer autant qu'ils en trouveraient l'occasion.

L'espérance que l'on avait donnée de rétablir la marine militaire s'annonça par un grand projet, que des obstacles et

des préjugés firent évanouir, en supposant que les moyens que la France pouvait alors accorder à sa marine eussent permis de le conduire jusqu'au bout. Un marché fut passé par le conseil de marine pour une fourniture de huit millions de pieds cubes de bois de chêne de la Romagne, livrables pendant seize ans, à Toulon et à Marseille, à raison de cinq cent mille pieds cubes par an [1]. Le prince de Caserte était le soumissionnaire. Un commissaire et des constructeurs furent envoyés en Italie pour les exploitations. Des gabarits, assortis de toutes sortes de pièces pour toutes les espèces de bâtiments, furent expédiés dans les forêts, suivant les usages d'alors.

La chambre de Rome vit d'un œil jaloux cette exportation de bois. Elle envoya des défenses à la plage pour empêcher l'embarquement d'aucune pièce, et fit même emmener à Rome les buffles qui les voituraient jusqu'au bord de la mer ; mais le prince de Caserte en avait envoyé d'autres et fit continuer les chargements. Cette lutte ne pouvait durer longtemps. D'un autre côté, on doutait de la bonne qualité du chêne d'Italie, qu'on accusait d'être poreux et spongieux, et de ne pas bien se conserver. Le rapport des commissions du port eut assez d'influence pour faire cesser, après un an, l'exécution du traité. Quelques pièces que l'on avait mises dans l'eau, pour connaître si ce bois s'y conserverait mieux qu'à l'air, en furent retirées au bout de dix-huit mois, et le procès-verbal de visite aggrava encore l'opinion défavorable que l'on avait émise sur sa qualité. Le port et le ministère s'accordèrent dans la résolution de n'en plus faire venir de ce pays. On pensait qu'il ne pouvait être d'aucun service, non-seulement pour les bâtiments de mer, mais même pour les bâtiments civils.

Dans le même temps, une proposition était faite pour livrer de beaux chênes de Toscane. Un maître charpentier, que l'on choisit entendu et fidèle, fut envoyé sur le lieu pour les visiter ; il les trouva de mauvaise qualité et impropres au service.

[1] Environ 272,000 stères, dont 17,000 par an.

On a eu depuis une meilleure opinion des bois de Romagne et de Toscane. Mais le port fut vraisemblablement entraîné dans ce premier essai par la présence de quelques pièces d'un bois de chêne rouge, appelé *cherre,* bois en effet gras et spongieux, qui ne se conserve pas, et qu'on exclut toujours des constructions.

Il était arrivé une douzaine de chargements de bois de Romagne. On les déposa sous les allées de la corderie, alors inoccupées par le défaut de chanvres. Le port acquitta seulement le montant du nolis, qui coûtait 10 sous le pied cube. La valeur du bois était payée à Paris. Les gabarits envoyés en Italie avaient été déposés chez le vice-consul de Nettuno, qui eut ordre de les faire brûler devant lui, afin qu'aucun étranger ne pût en tirer parti.

L'administration se replia entièrement sur les exploitations de Bourgogne et de Franche-Comté. Les bois de Provence, dont les qualités étaient précieuses, devenaient fort rares. Ils étaient éparpillés dans la contrée, et on les recherchait avec soin. La coutume avait été prise, depuis quelques années, de mettre les bois sous l'eau, parce qu'on croyait qu'ils se conservaient mieux ainsi, quoique les vers qui infestaient alors le port s'y engendrassent facilement. Tous les recoins des deux darses, le Mourillon et d'autres parties de la rade, furent successivement essayés, mais partout les vers venaient se mettre dans les bois. M. Hocquart pensait, avec l'ordonnance de 1689, que le meilleur moyen de conserver les bois était de les placer à l'air, sous des hangars, à l'exception des mâts et des bois de sap, qu'il convenait de mettre dans le fossé de la nouvelle boulangerie. Il fit diverses propositions pour bâtir des hangars; il voulait en élever deux aux deux extrémités du chantier de l'île; il en envoya le devis, d'après lequel ils auraient contenu 130,000 pieds cubes et coûté 37,000 francs. Cette dépense était trop forte pour le temps. A défaut de hangars, il jugea que pour garantir du moins les bois du soleil et de la pluie il

fallait faire au-dessus de chaque pile un toit en planches; mais il cherchait toujours un lieu pour le dépôt des bois. Il proposa de prolonger les atterrissements devant l'horloge. Cette idée ne fut pas adoptée, parce qu'on devait y former le bassin, dans un grand projet de l'arsenal. Enfin, le choix du terrain fut porté sur le Mourillon, et il fut convenu de le clore de murailles, en y ménageant un espace pour un assortiment de 15 vaisseaux. On avait tout récemment jeté les yeux sur le Mourillon pour y établir une école du canon, et on y bâtissait dans ce moment une poudrière. Celles de la Goubran et de Milhaud, à l'ouest du port, existaient déjà.

Mais le projet de faire des approvisionnements en bois se ralentit bientôt. On voulait construire deux vaisseaux à Toulon et douze galères à Marseille. Le défaut de moyens obligea le gouvernement à renoncer à son dessein. Après la distribution de quelques secours, qui donnèrent une lueur de vie, on retomba bientôt dans la même position qu'auparavant. Ce que M. Hocquart voyait de ses yeux lui faisait faire des tableaux pathétiques de la misère générale. Les ouvriers, les employés, les officiers supérieurs mêmes, étaient sans pain. Les fournisseurs et les entrepreneurs étaient si rebutés, qu'ils refusaient absolument de faire la moindre fourniture à crédit, quoique l'on manquât de tout. Quelque espérance que l'on donnât aux uns et aux autres, ils n'y ajoutaient plus aucune foi. Le Conseil promettait d'adoucir leur sort, et engageait les chefs à soutenir le service et à empêcher qu'on n'abandonnât les ateliers. En attendant, ce qu'il y avait de meilleur parmi les ouvriers continuait de passer dans les pays étrangers.

L'Espagne en attirait un grand nombre. Le cardinal Albéroni, génie vaste et hardi, qui restaurait les finances et les forces de ce royaume affaibli par une longue guerre, étendait ses vues sur sa marine. Il parvint à la relever tout à coup d'un état voisin de la nullité et à lui donner un développement étonnant. Des chantiers étaient élevés dans tous les ports de la Pé-

ninsule. Plusieurs vaisseaux de haut rang se construisaient à Saint-Féliou, situé à deux pas des frontières du Roussillon. Cette proximité ne favorisait pas seule la désertion des ouvriers et des marins français; ils allaient partout, en Sicile, en Sardaigne, nouvelles conquêtes de l'Espagne, où l'on construisait aussi avec activité. La France voyait avec regret s'expatrier les hommes les plus habiles dans les divers arts industriels de la marine, découragés d'ailleurs, parce que leurs services dans leur patrie n'étaient pas récompensés depuis nombre d'années. Les ménagements furent jugés, pour les conserver, meilleurs que la violence. Des maîtres charpentiers, canonniers, manœuvriers et autres, furent retenus ou rappelés, et on les attacha au service par des entretiens. Un maître d'équipage de beaucoup de capacité, nommé Giberton, quoiqu'il eût été soupçonné de débaucher des matelots, fut nommé entretenu; il refusa ce titre, sous le prétexte qu'il craignait de ne pouvoir servir dans la marine marchande; mais, pour vaincre son excuse, l'entretien lui fut maintenu, avec permission de naviguer selon sa volonté au commerce; c'était l'engager à la France et le détacher sûrement du service de l'étranger.

Le roi d'Espagne avait fait demander, pour l'équipement d'un vaisseau de 80 en construction à Saint-Féliou, des agrès et marchandises de l'arsenal de Toulon. La demande fut éludée sous divers prétextes; on omit le plus véritable, qui était le dénûment du port, mais on ne voulait pas en avouer l'indigence.

On refusa, par le même motif, de vendre quelques clous et chevilles, que le grand maître de Malte fit demander, quoiqu'on fût habitué à lui faire des cessions de ce genre sans difficulté.

On avait plus de condescendance pour les puissances barbaresques, avec qui on voulait entretenir la paix. On envoya au dey d'Alger trois câbles, ensuite trois ancres, sans payement; mais le dey ayant demandé 600 quintaux de poudre, on se

borna à lui en envoyer 300, qu'on tint à lui faire payer au prix le plus haut.

Les deux vaisseaux *le Monarque*, de 86, et *le Sérieux*, de 58, jugés hors de service, furent rayés, dans le courant de l'année, de la liste du port. L'opinion de M. Hocquart était qu'on retirerait plus de profit de les vendre que de les démolir; mais le conseil de marine persista dans l'opinion qu'il avait d'abord manifestée de les faire démolir, disant que l'État aurait le même profit que les acheteurs, si les officiers du port observaient, dans la démolition, la même attention et la même économie qu'eux. M. Hocquart essaya d'entrer dans cette vue par des instructions tracées avec beaucoup de précision, et tendant véritablement à mettre de l'ordre dans une opération presque mesquine, mais qui était grande alors, et à tirer le meilleur parti possible de ses produits. Le compte tenu de la démolition du *Sérieux* donna lieu d'observer qu'il manqua plus du tiers du bois employé à sa construction. Cette différence ne dut pas paraître étonnante, car, d'après des données généralement et de tout temps admises par les maîtres charpentiers, un tiers du bois appliqué aux constructions est perdu en déchets de main-d'œuvre.

La galère *la Souveraine* était à Toulon depuis 1710, avec une chiourme de 400 hommes que l'on employait à divers ouvrages, et, dans les moments pressants, au pompage des vaisseaux. Elle fut rappelée à Marseille pour faire partie d'une escadre que l'on y armait pour le passage du duc de la Feuillade à Rome. Il fut question d'examiner s'il faudrait en faire venir une autre à Toulon. L'intendant répondit que le service ne retirerait que de l'avantage à ne pas la remplacer, et par un long mémoire, il fit ressortir tout le préjudice, peut-être exagéré, que cette chiourme, quoique très-faible, avait causé à Toulon. Les Turcs et les forçats faisaient beaucoup de dommages et de vols, et indépendamment du préjudice de l'État, en causaient un bien grand aux habitants de la ville. Une infi-

nité d'artisans, tels que barbiers, cordonniers, portefaix et autres, n'avaient presque plus de travail depuis que cette galère était venue. Les matelots, que l'on avait coutume de faire servir comme journaliers dans l'arsenal en avaient été exclus, ce qui avait porté un nouveau préjudice aux gens de mer qui habitaient dans Toulon. Il finit par établir que deux escouades d'augmentation, de 25 journaliers chacune, seraient plus que suffisantes pour suppléer à tout le travail de cette chiourme, dont, par suite des usages, on ne faisait travailler que 160 hommes par jour; car il fallait laisser aux autres la faculté d'exercer quelque industrie particulière, du produit de laquelle ils se nourrissaient et s'habillaient. M. Hocquart présenta un calcul qui ne sera pas étranger ici.

160 forçats, commandés chaque jour, auxquels il est passé 5 sous par jour	40 f.	» s.	» d.

APPOINTEMENTS DES BAS OFFICIERS ET GARDES.

1 comite. . . à 20 sous. 1 argousin. . à 20 — 2 s.-comites. à 30 — 1 s.-argousin à 15 — 1 mousse et 6 pertuisaniers à 35 — } p. jour	6	»	»
Une soupe d'augmentation à la chiourme au nombre de 400 hommes (soupe que les autres galères de Marseille n'ont point) revenant par jour à.	6	10	»
Cette même chiourme allant, le matin et le soir, au travail une heure après les ouvriers, et rentrant une ou deux			
A reporter.	52	10	

Report.	52	10	
heures plus tôt, perd trois ou quatre heures de travail par jour sur celui des journaliers; c'est-à-dire un tiers de journée, qui peut être évalué à 20 deniers, puisqu'ils gagnent 5 sols, et pour les 160 hommes.	13	6	8
TOTAL.	65 f.	16 s.	8 d.

et 2,000 fr. environ par mois.

Les 50 journaliers, à raison de 12 sous par jour de travail, ne devaient coûter que 7 à 800 francs par mois, et il y avait 1,200 francs d'économie, indépendamment de l'avantage d'éviter les vols, les dommages et le souci de garder des gens suspects.

La proposition de M. Hocquart fut approuvée dans tout son entier, et les deux escouades de journaliers furent admises. Son calcul, avec des chiffres qui ont varié, a toujours passé pour vrai dans la tradition économique du port. Cependant l'administration des forçats et leur genre de vie ont subi plus tard des changements immenses; et, à diverses époques, on a pu tirer de leur service un parti moins désavantageux.

Le duc d'Orléans avait accordé à vingt jeunes gentilshommes moscovites la permission de servir et de s'instruire dans les gardes de la marine. Ils furent partagés entre la compagnie de Brest et celle de Toulon. Ils avaient la même solde que les autres gardes. Ce fut une occasion de compléter les moyens d'instruction de la compagnie de Toulon, qui depuis quelque temps n'avait pas tous ses maîtres. Ces Moscovites se faisaient remarquer par leurs mœurs étrangères et incivilisées; ils vivaient dans de grandes privations, n'étant point soldés par le retard des payements, et ne recevant point d'argent d'ailleurs. Le résident du czar à Paris paraissait même indifférent

à leur sort. L'un d'eux tua, en 1718, un habitant de Toulon, frère d'un capucin qui sollicita vainement un dédommagement pour la veuve et les enfants du mort. Le juge de Toulon instruisit la procédure de cette affaire, qui devait amener le Moscovite à une peine capitale; mais le meurtrier parvint à s'évader. Le séjour des autres Russes à Toulon ne fut marqué que par des tableaux de leur dénûment et de leur misère. Ils quittèrent le port, rappelés par le czar, au commencement de 1723, après avoir été retenus quelque temps pour payer leurs dettes.

Un capigi-bacha se disant envoyé du Grand Seigneur arriva à Toulon le 16 juin 1717. Sur la foi de son annonce, les premiers chefs du port le reçurent à son débarquement, et lui firent de grands honneurs. Ils s'empressèrent de lui faire préparer des chaises et des chevaux pour le transporter à Paris avec sa suite; mais le conseil de marine, supposant qu'il n'était venu que pour affaires particulières, décida que, s'il voulait se rendre à Paris, il irait à ses frais et sans faste. On était dégoûté des ambassades orientales par le souvenir de l'éclat avec lequel la cour avait reçu, en 1714, l'envoyé d'un marchand persan, personnage sans éducation, arrivé à Marseille, que l'on s'était plu à faire passer pour un ambassadeur du sophi de Perse, et que M. de Pontchartrain avait présenté avec pompe à Louis XIV, pour amuser et flatter le vieux monarque[1]. Le capigi persistait à dire qu'il était envoyé du Grand Seigneur; il resta à Toulon et envoya à Paris un officier de sa suite, avec deux lettres destinées, disait-il, pour le prince régent. Cependant on le pressa de s'en retourner, et, après plusieurs délais, on le fit embarquer sur un navire qui le ramena à Constantinople. Il partit fort mécontent, et dit même qu'il pourrait

[1] Le baron de Breteuil, qui était introducteur des ambassadeurs, cherche, dans ses Mémoires, à relever le caractère officiel de cet envoyé persan; mais il n'en expose pas moins la grossièreté et la mesquinerie du personnage, dont le voyage à Paris se clôtura par un insignifiant traité de commerce.

en arriver mal à l'ambassadeur de France auprès du Grand Seigneur. On ne fut pas sans avoir quelque crainte de ses menaces; et, après son départ, on jugea prudent de lui envoyer des présents, pour l'adoucir et se le rendre favorable.

La France avait appris, depuis quelques mois, que les puissances barbaresques vacillaient dans leurs dispositions. Les navires français n'osaient plus aller sur leur côte, où quelques-uns avaient reçu de mauvais traitements. Le vaisseau *le Henry* et la frégate *la Vestale* furent armés sous le commandement du chef d'escadre Duquesne, neveu de l'illustre amiral, pour aller à Alger et à Tunis rétablir la bonne harmonie et porter des présents. L'armement traîna en longueur; Duquesne voulut, avant de mettre en rade, n'avoir plus rien à demander dans le port. Il y eut quelque difficulté pour rassembler les matelots de Marseille, qui étaient plus désobéissants que les autres. La division quitta Toulon à la fin de novembre 1717. Elle devait rester armée pendant tout l'été suivant, et le munitionnaire avait ordre de lui faire porter à Tunis six mois de vivres de campagne, ainsi que l'argent nécessaire pour acheter sur les lieux du pain, de la viande et des rafraîchissements. Mais après avoir rempli leur mission à Alger, où la négociation eut une favorable issue, *le Henry* et *la Vestale* avaient relâché à Cagliari, délabrés et hors d'état de continuer leur navigation à Tunis. Ils se réparèrent comme ils purent, et rentrèrent à Toulon le 17 mars 1718. Le conseil s'étonna que des vaisseaux sortant de radoub se trouvassent tout à coup en mauvais état, et il en blâma les officiers du port. Il fallut les désarmer, et ils furent remplacés par *le Toulouse* et *la Parfaite*, sur lesquels leurs équipages furent versés, et où passèrent leurs agrès et leurs munitions. Mais ce nouvel armement éprouva des retards qu'on attribua au défaut de fonds. Il ne fut activé qu'en juillet, et ne prit la mer que le 8 août. Le chef d'escadre Duquesne le commandait encore. Il eut commission d'écarter les forbans qui troublaient le

commerce, et pendant huit mois il parcourut dans ce dessein les différentes Échelles du Levant et de la Barbarie. Il resta un peu trop en mer, et *le Toulouse*, qui retourna seul, rentra à Toulon le 25 mars 1719, totalement épuisé de vivres, et avec de nombreux malades, la plupart scorbutiques. *La Parfaite* s'était perdue au nord de Famagouste, à l'île de Chypre, dans un temps calme. Le capitaine de Nangis fut jugé à son retour par un conseil de guerre, et acquitté. La faute fut imputée au premier pilote du *Toulouse* et à celui de *la Parfaite*, qui furent punis de six mois de prison [1].

L'équipage de *la Parfaite* ne devait être payé, d'après les règlements, que jusqu'au jour du naufrage. M. Hocquart désirait que, par dédommagement, il lui fût attribué une demi-solde jusqu'au retour, comme à ceux des vaisseaux du chef d'escadre de Pointis, brûlés en 1705; mais le conseil répondit que le cas n'était pas le même, parce que ces derniers n'avaient brûlé leurs vaisseaux que pour les empêcher de tomber au pouvoir de l'ennemi.

1718. — Le conseil fit espérer dès le commencement de l'année que les fonds seraient réglés à l'avenir de manière qu'on ne souffrirait plus de retards. Mais ils étaient encore envoyés avec parcimonie et souvent avec irrégularité. Le trésor vit enfin devant lui une ressource ouverte : ce fut celle des billets de banque de Law. Dans son empressement d'en disposer, il s'attacha à payer le courant, et surtout l'arriéré, en billets de cette espèce; mais il y avait de la peine à les faire accepter et surtout à les distribuer, parce qu'ils énonçaient de fortes sommes qu'il fallait diviser entre plusieurs ouvriers ou matelots. Leur innombrable émission les décrédita bientôt : il devenait difficile de les convertir en argent, et ce le fut

[1] La première nouvelle du naufrage de *la Parfaite* avait été donnée par un matelot de cette frégate, arrivé avant aucun autre à la Ciotat, et l'intendant l'avait fait arrêter, présumant que ce marin donnait une fausse nouvelle pour couvrir sa désertion.

bien davantage pendant les deux années suivantes. Il n'y avait point à Toulon de caisse établie pour l'échange de ces billets. Les fournisseurs et les entrepreneurs qui avaient des ouvriers à payer, étaient obligés d'aller à Marseille ou à Aix, incertains de trouver de l'argent, même en perdant beaucoup, et pouvant être arrêtés sur les chemins par les agents du fisc; car il était défendu d'avoir plus de 500 francs d'argent sans une permission. Toutes ces difficultés, au milieu d'une abondance subite mais stérile, contrariaient l'administration du port. Il est vraisemblable que l'agiotage de ces billets, qui firent tant de fortunes rapides et de grandes ruines, n'était pas aussi recherché des particuliers des provinces qu'il paraît l'avoir été dans la capitale, même dans la fureur du système. Et quand la suppression de ces billets de banque fut prononcée (1er novembre 1720), et qu'il fallut faire rembourser ou compter en argent des avances faites alors très-libéralement par l'État en billets, ce fut une autre douleur pour le port. L'intendant ne cacha pas l'extrême répugnance qu'il avait à faire exécuter cette dure disposition. Le port retomba sur-le-champ dans la détresse.

Les flûtes *le Portefaix* et *le Dromadaire* furent armées dans le courant de 1718. *Le Portefaix* fut envoyé en Amérique, et porta des vivres et des remplacements à trois frégates stationnées à Saint-Domingue et à la Martinique. Au lieu de rafraîchissements, il lui fut donné de l'eau-de-vie, qui devait être convertie sur les lieux en denrées fraîches par le commis du munitionnaire. Le sieur Bidache, qui commandait la flûte, fut autorisé à embarquer quelques marchandises, afin de l'aider, par leur vente en Amérique, à soutenir sa table. *Le Portefaix* était armé de 24 canons, en deux batteries. Les mers de l'Amérique n'étaient pas sûres, mais elles commençaient à se pacifier par suite de l'ordonnance du 5 septembre 1718, qui accordait amnistie aux forbans de ces mers. Une grande partie de l'équipage et le capitaine Bidache mou-

rurent aux colonies, et la flûte, à son retour, désarma dans l'un des ports de l'Océan.

Le Dromadaire, qui fut armé de 30 canons, se rendit directement de Toulon à Rochefort, où l'on fit des observations sur les vices de son emménagement.

L'intendant avait proposé de construire quelques frégates pour employer les bois qui commençaient à arriver. On verrait, dit-il, que le roi veut remplacer quelqu'un des vaisseaux que l'on dépèce. Le conseil de marine préféra deux flûtes; elles furent mises en chantier, et appelées *la Seine* et *la Loire*. On dut employer à leur construction le moins de clous possible, et y suppléer par des chevilles de bois. Les bois courbants de Provence qu'on y employa avaient coûté 30 sols le pied cube.

Le conseil venait de décider qu'à l'avenir les bois seraient livrés dans tous les ports *par espèces*, pour ne pas tomber dans l'inconvénient de payer les dernières aussi cher que les premières, et empêcher les marchands de faire passer dans leurs fournitures une grande quantité de petits bois qu'ils vendaient avec les grandes pièces, à un même prix. Un tarif fut dressé; mais le port exprima l'opinion qu'il pouvait convenir mieux à Brest qu'à Toulon, où la livraison par espèces était indifférente. Car à Toulon tous les bois de sciage, comme quilles, baux, préceintes, illoires et plançons venaient des forêts de Bourgogne et de Franche-Comté, où ils étaient exploités par économie, et par conséquent n'étaient pas livrés par des particuliers; et tous les bois courbants qui se tiraient de Provence, venaient tout gabariés des forêts, et même dégrossis, pour en faciliter le charroi. Quoiqu'il parût qu'ils coûtaient plus le pied cube rendus à Toulon que ceux des autres ports, il était cependant vrai qu'ils revenaient à beaucoup moins, n'y ayant pas de déchet, parce que l'on mettait ces bois en place à mesure qu'ils arrivaient; au lieu que, dans les autres ports, on recevait ces sortes de bois seulement

équarris, et souvent même ils n'étaient que *blanc bosés*, de sorte qu'il y avait toujours un tiers ou un quart de déchet, outre la main-d'œuvre, pour les mettre de gabarit et les dégrossir. Il n'est pas moins vrai que la division des bois par espèces fut une mesure d'ordre et de bonne classification.

Une décision du conseil du 22 avril 1718, motivée sur le désir de donner au service plus de régularité, établit que le capitaine du port et les officiers servant sous lui, seraient toujours présents à la réception des marchandises; et que ces mêmes officiers, conjointement avec les maîtres de chaque atelier, seraient chargés du choix des ouvriers. Le commissaire des chantiers devait se renfermer dans le soin de faire des revues fréquentes, et pouvait examiner si, par des motifs de complaisance ou autres, on avait admis de médiocres sujets, ou si l'on en avait exclu de bons.

On parut songer davantage à la conservation des vaisseaux désarmés. On travailla à leur réparation. Un règlement fut arrêté par le conseil. Des toitures en planches, établies en dos d'âne, et couvertes de prélarts goudronnés, furent posées sur les caillebotis et les bouts d'étraves. Le conseil était d'avis de laisser les mâts en place, supposant qu'ils ne se conservaient pas bien à terre, et y contractaient des arcs; mais le port estima qu'il était préférable de démâter les vaisseaux et mettre les mâts sous les hangars, où ils se conserveraient beaucoup mieux. Il en fut placé une grande partie sous les halles des futailles, d'où l'on retira des mâts bruts du Nord pour les mettre à l'eau.

La propension des officiers-mariniers et matelots de la Provence et du Languedoc à passer à l'étranger, excitait toujours une sérieuse attention. On savait qu'il y en avait un grand nombre sur les vaisseaux de guerre espagnols, où ils avaient été attirés par des promesses de fortes payes, de quatre mois d'avances et de payements réguliers. Il était difficile de les empêcher de s'échapper, soit en désertant hors de France des

navires marchands, soit en se glissant sur les vaisseaux étrangers qui venaient sur nos côtes. Mais l'on prenait garde avec plus de soin, que les femmes et les enfants des absents ne s'embarquassent, parce qu'on supposait que ce serait autant de gens perdus sans retour pour le service, si on laissait une fois les familles se réunir à l'étranger.

L'indulgence que l'on affectait envers les gens de mer pour les retenir en France, ne s'étendait pas aux personnes étrangères à la marine qui entreprenaient de les débaucher. Un maître tourneur de la ville avait voulu engager deux ouvriers du port à aller servir en Espagne; les ouvriers furent excusés; on trouva qu'ils étaient pardonnables de chercher à vivre, pendant qu'il leur était dû beaucoup d'argent dont ils n'étaient pas payés; mais leur séducteur fut puni. Il resta même deux mois de plus en prison, parce qu'on trouva mauvais qu'il eût sollicité les recommandations du vice-roi et de l'intendant de la Catalogne, qui avaient fait des représentations à son sujet.

La France commençait alors à se méfier des projets de l'Espagne. Alberoni, au milieu de ses grandes entreprises, visait à dépouiller le duc d'Orléans de la régence, qu'il prétendait appartenir à Philippe V. Une mésintelligence put se prédire entre les deux royaumes; et, sur la fin de l'année, l'envie des Français d'aller servir en Espagne commençait à se ralentir. Des ouvriers et des marins rentraient successivement en France; le sentiment national les rappelait. Le gouvernement espagnol, qui ne dissimulait plus son inimitié, leur faisait essuyer de mauvais traitements, et ne tenait plus ses promesses, jusqu'à faire perdre forcément 30 p. 0/0 du fret aux capitaines français qu'il avait nolisés en pleine paix pour transporter des troupes en Italie.

1719. — La guerre fut déclarée au commencement de l'année 1719. Elle eut, au début, un adoucissement réciproque : on n'opéra point la saisie immédiate, dans les ports,

des navires marchands de la puissance ennemie. Il fut accordé à tous les bâtiments espagnols qui se trouvaient dans les ports de France, la faculté de se retirer. Mais il fut permis d'armer en course contre eux. Des corsaires catalans et mayorquains parurent aussi sur nos côtes, qui furent gardées par quelques barques. L'intendant du Languedoc fit armer deux pinques pour la protection des convois, et pendant l'été, six galères de Marseille parcoururent la mer.

L'intention fut exprimée d'armer à Toulon tous les bâtiments qui pouvaient y être mis en état. Sur vingt noms qui figuraient encore sur les listes, on ne trouva que 4 faibles vaisseaux et 2 frégates qui valussent la peine d'être réparés :

Le Conquérant,	*Le Toulouse*,
L'Invincible,	*La Vestale*,
Le Henry,	*Le Cheval Marin*.

On travailla à leur radoub avec assez de continuité, et l'on fit diverses dispositions pour approvisionner l'arsenal en bois, chanvres, fer, goudrons, toiles, etc. Cependant on n'entreprit la mise en armement de quelques-uns de ces bâtiments que vers la fin de l'année.

La compagnie des Indes sollicita le secours du port de Toulon pour conduire des bâtiments qu'elle voulait envoyer à la Louisiane. Elle faisait construire quelques vaisseaux à Marseille, et en faisait expédier de divers ports de France. *Le Henry* et *le Toulouse* furent choisis pour l'escorte. Ils devaient recevoir des vivres pour un an, et n'embarquer que peu de vin, parce qu'ils en auraient pris en passant à Madère, où devait se réunir le convoi.

Il est difficile de concevoir combien l'armement de ces vaisseaux fut épineux. L'autorité des consuls, les exhortations des curés, et les garnisaires n'eurent aucun pouvoir pour faire rejoindre les matelots commandés. On crut remarquer que, depuis que les commissaires ne faisaient plus de levées, les ma-

telots ne les connaissaient plus et se désaccoutumaient du service. Les marins d'Antibes s'étaient enfuis dans les États de Nice, d'où on ne pouvait les ramener. Le bruit avait couru que les deux vaisseaux devaient aller au Mississipi, et ce nom seul les effrayait. Vingt-trois matelots accusés de faux-saunage, avaient été arrêtés et enfermés dans le fort carré d'Antibes, en des cachots affreux et malsains, qui les rendaient enflés et paralytiques. Il y avait parmi eux beaucoup d'innocents, et le conseil de marine ménageait la délivrance de tous pour les faire embarquer. Cette nouvelle crainte excitant leur désespoir, ils démolirent une embrasure masquée de leur cachot, et parvinrent à s'évader et à rejoindre leurs compagnons du côté de Nice. Les matelots de Marseille étaient encore plus récalcitrants. On en avait réuni plusieurs qu'on voulait faire aller par terre, escortés par des soldats; mais ils s'étaient tous couchés dans la poussière au sortir de la ville, aimant mieux, disaient-ils, être pendus que de venir à Toulon, et la force céda à leur opiniâtreté.

Pendant qu'on s'occupait de ces deux vaisseaux, il y eut ordre, dans le mois de septembre, d'en armer en toute hâte deux autres, pour seconder les opérations des armées de terre en Catalogne. Afin de stimuler le port, le conseil écrivit que les lenteurs du port de Toulon avaient déplu au prince-régent. Les magasins, cependant, étaient dépourvus de toutes munitions. L'intendant en fit enlever d'autorité dans les villes voisines, et surtout à Marseille et à la Seyne, en promettant de les payer au prix de facture, ou à charge de les remplacer en nature. Ces expédients excitèrent des plaintes; mais c'était le seul moyen, dit l'intendant, de pouvoir armer les vaisseaux au temps indiqué. Ces deux vaisseaux étaient *l'Invincible* et *la Vestale*. Leurs équipages ne furent rassemblés que par le moyen des barques armées pour la côte, qui allèrent les prendre dans leurs quartiers. Ils partirent de Toulon le 20 octobre, escortant un grand nombre de tartanes char-

gées de troupes rassemblées à Marseille pour le siége de Roses [1].

Cette expédition n'eut pas de succès; le maréchal de Berwick, qui assiégea Roses, en fit retirer son armée le 18 novembre. Vingt-six bâtiments naufragèrent, *l'Invincible* perdit du monde, et la division fut de retour à Toulon après un mois.

Les équipages de *l'Invincible* et de *la Vestale* furent réservés pour *le Henry* et *le Toulouse*. On ne voulut point les garder à l'Amiral, parce que l'ennui et la malpropreté les auraient rendus malades. Il leur fut ordonné de travailler aux deux vaisseaux avec demi-solde, sans leur permettre de sortir de l'arsenal, mais ils s'échappèrent tous et s'en retournèrent chez eux. Les difficultés recommencèrent. Des barques armées parcoururent de nouveau la côte, et, à défaut de marins de levée, enlevèrent des équipages marchands. L'intendant se récria fort sur l'espèce de punition prononcée par un conseil de guerre à Toulon, contre un matelot des Martigues, qui avait frappé son commissaire des classes. Il avait été condamné à aller lui demander pardon; il esquivait ainsi la campagne de la Louisiane. Cette punition, dit-il, est une faveur qu'aurait acceptée le plus zélé des matelots des Martigues.

Les matelots de Toulon étaient cependant plus dociles et plus portés au service que ceux des autres quartiers. Leur émulation faisait qu'il y avait parmi eux un plus grand nombre de payes hautes et de marins de grades, et il s'en était formé d'excellents officiers-mariniers. On craignit que les avantages des marins de Toulon n'influassent sur les difficultés éprouvées dans les levées des quartiers; et les capitaines et officiers qui

[1] Le rassemblement des tartanes avait été fait, sur les demandes des officiers du corps d'armée, par les ordonnateurs des *galères* de Marseille, qui empiétèrent en cela sur les attributions de l'intendant de la marine à Toulon. La chose était déjà faite, quand le conseil de marine avertit les ordonnateurs, qu'en pareil cas, ils auraient dû s'adresser à l'intendant.

faisaient alors les avancements, furent invités à les répandre plus généralement entre les marins des divers ports.

Le Henry et *le Toulouse* partirent le 10 mars 1720, et accomplirent leur mission. Ils capturèrent, en sortant du port, un vaisseau catalan de 20 canons, qui avait à bord 1,500 charges de blé. La ville en manquait dans ce moment, le blé s'y vendait 37 francs la charge, et cette cargaison y fut d'un précieux secours.

Le père Laval, jésuite, s'embarqua sur le vaisseau amiral, avec le titre de *mathématicien.* Ce savant, fort estimé à Toulon, avait demandé, l'année précédente, quelques matériaux pour faire un balcon à la tour du séminaire des jésuites; il projetait d'y placer un quart de cercle et des lunettes pour y faire ses observations astronomiques. C'est là qu'a encore été placé de nos jours l'observatoire de la marine.

Les quatre petites gabares que l'on avait construites étaient dans le port, et on n'avait pas d'occasion de les utiliser dans la Méditerranée. Le conseil avait eu l'idée de les employer à transporter des munitions d'Arles à Toulon; mais on y renonça, parce qu'il y aurait eu surcroît de dépenses et aussi à cause de leur tirant d'eau. En différents endroits, le Rhône n'avait que trois ou quatre pieds d'eau, et les gabares calaient de huit à neuf pieds. On prit le parti de les envoyer à Brest, et un armateur de Marseille les y fit successivement passer à ses frais, en les chargeant à son compte pour le Havre.

L'état de guerre où la France se trouvait, comparé au dénûment de sa marine, fit envisager enfin la nécessité de construire quelques vaisseaux. Le conseil de marine résolut d'en mettre en chantier, d'abord deux de 74; bientôt après il voulut en ajouter trois autres, dont 2 de 74 et 1 de 60. Les vues s'agrandissant à mesure, il donna l'ordre de se préparer, pour 1721, à construire six autres vaisseaux, dont 2 de 104, 1 de 90 et 3 de 74, et projeta, en outre, pour 1722, un autre vaisseau et deux flûtes. Mais on ne prévoyait pas l'évé-

nement qui menaçait Toulon, et on comptait sur des approvisionnements de bois que mille entraves retardèrent ou firent avorter. Divers traités furent passés avec des entrepreneurs. Des bois furent recherchés dans le Languedoc, la Bourgogne, la Franche-Comté, la Provence. La prévision des difficultés qu'on allait rencontrer dans la Provence, et le désir de hâter le transport des bois coupés, firent renoncer à l'ancien usage de gabarier les bois courbants dans les forêts, et l'on prit la résolution de faire venir ceux destinés pour les constructions, *en bois de radoub*, c'est-à-dire seulement ébranchés et équarris, pour être façonnés et travaillés sur les gabarits dans l'arsenal. Mais les propriétaires des bois, grands et petits, ne voulaient pas permettre la coupe des arbres marqués pour les constructions, et l'on fut obligé de les couper d'autorité. La chambre des eaux et forêts de Provence, prétendant qu'on avait commis des malversations, fit faire des enquêtes dans le but manifeste d'empêcher la continuation de la coupe, et donna occasion aux propriétaires des bois, dont les membres de cette chambre étaient les principaux, de s'opposer ouvertement à l'abattage. Elle entreprit des poursuites où l'aigreur et l'animosité étaient mal dissimulées. Elle fit citer à tort et à travers les agents et les charpentiers de la marine, jusque dans l'intérieur de l'arsenal, où l'intendant les tenait cachés pour les mettre à l'abri de leurs entreprises. Elle décréta même de prise de corps le commissaire de marine chargé des exploitations en Provence. Cependant la connaissance des plaintes et contestations en pareilles matières ne lui appartenait plus, depuis une ordonnance de 1700, mais aux intendants des provinces, et on trouvait étonnant que l'intendant de Provence la laissât agir. On vit bien que la chambre des eaux et forêts voulait s'attirer la connaissance des bois pour en disposer à son gré. Elle avait fait des appréciations exorbitantes des bois abattus, faisant estimer par des personnes incompétentes, à 24 francs, ce qui ne valait que 4 francs 10 sous. Le désordre était tel que les

fournisseurs tremblaient de se charger de la moindre exploitation. Le conseil de marine était lui-même embarrassé. Indépendamment des tracasseries de la chambre des eaux et forêts, l'ordre de Malte, l'évêque de Fréjus élevaient des difficultés. Le comte de Valbelle et plusieurs gentilshommes de la province suppliaient qu'on épargnât leurs bois; cependant les plus beaux chênes leur appartenaient, et si on avait la faiblesse d'entrer dans leurs plaintes ou leurs prières, il fallait sacrifier les travaux de la marine.

La peste qui, sur ces entrefaites, vint affliger la Provence, fit faire silence pendant quelque temps à ces discussions animées. Avant de tracer le tableau de ce que Toulon éprouva sous les coups de la contagion, il faut reprendre le cours des opérations intérieures du port.

1720. — Les cinq vaisseaux que l'on devait construire en 1720, furent confiés à un entrepreneur, qui s'était chargé de la fourniture du bois et de la main-d'œuvre. Mais les difficultés des exploitations, plus insurmontables pour un particulier que pour les commissaires du roi, l'obligèrent de demander plusieurs fois la résiliation de son marché, qu'on lui accorda enfin par l'évidence de ses raisons. Il resta chargé de la main-d'œuvre seule, au prix de 78,000 francs pour les 4 vaisseaux de 74, et de 16,000 francs pour celui de 60. La quille de trois de ces vaisseaux fut posée à la fin du mois d'août 1720.

On avait établi, depuis peu, dans l'arsenal, 24 métiers pour fabriquer des toiles. Cette manufacture fonctionnait dans un pavillon de la corderie et avait pris une certaine activité. A la sollicitation de l'entrepreneur et de quelques gérants d'autres professions, l'intendant s'était décidé, sur la fin de l'année, à demander 200 forçats des chiourmes de Marseille, hommes de métier, et non hommes de peine comme les précédents. Il les établit au galetas de la corderie, croyant qu'il leur serait plus difficile d'y cacher leurs vols que sur une galère.

L'*Eclatante* les amena de Marseille ; elle fut tout de suite désarmée, et la chiourme mise dans l'arsenal, à la disposition des fournisseurs et des entrepreneurs. Ceux-ci répondaient des Turcs et forçats qu'on leur prêtait moyennant 400 francs pour chacun, et plus d'une fois il leur arriva de payer des évasions.

Le bailli de Bellefontaine, qui était commandant du port depuis plusieurs années, mourut à la fin de 1719, et fut remplacé par M. Dally, chef d'escadre, qui succomba à une péripneumonie le 27 décembre 1720. Le chef d'escadre Duquesne-Mosnier lui succéda.

Les démêlés avec l'Espagne avaient été pacifiés après un an de brouillerie. Le sort n'avait pas secondé les hautes entreprises d'Alberoni, et ce cardinal avait été sacrifié pour le raccommodement. Il passa à Toulon le 18 janvier 1720, se rendant en Italie, et eut la curiosité de visiter l'arsenal.

La princesse de Modène, fille du Régent, visita peu après Toulon. L'intendant lui céda son hôtel ; ses équipages et ses chevaux furent établis à la corderie. La marine lui fit des fêtes. La ville lui donna le spectacle de la targue, et on lança devant elle la flûte *la Seine*, qui s'arrêta à 20 pieds de son chantier, et ne put être mise à l'eau que le lendemain. Un envoyé de Tripoli se trouvait en ce moment à Toulon; la princesse accorda à ses sollicitations la liberté de deux esclaves turcs.

Vers le milieu de l'année le vaisseau *l'Invincible*, les frégates *le Cheval Marin* et *la Vestale* furent armés pour montrer le pavillon dans les Échelles de Barbarie. Ils conduisirent à Alger le consul Dussault, envoyé du roi, lequel passa avec cette régence le traité qui a fait époque, par lequel le dey défendit à ses corsaires de prendre des bâtiments dans l'étendue de 10 lieues des côtes de France.

Le munitionnaire ne satisfaisant pas à son traité, il fut acheté des vivres à sa folle enchère. Il avait été passé avec

lui un marché pour 6 ans, au commencement de 1719. La ration devait lui être payée 11 sous 6 deniers. Elle n'avait valu que 8 sous en 1717; mais l'augmentation prodigieuse de la valeur des denrées l'élevait considérablement au-dessus de ces deux prix. Il y eut même beaucoup de peine à pourvoir les vaisseaux de vivres, à cause de la contagion qui ravageait déjà une partie de la Provence. Ils mirent à la voile le 2 septembre, et furent de retour aux îles d'Hyères le 23 novembre. *Le Henry* et *le Toulouse* avaient fait depuis dix jours leur retour de la Louisiane, avec 115 scorbutiques, et étaient déjà désarmés.

La rentrée de ces bâtiments augmenta les embarras du port, car Toulon était alors dans une situation affligeante. Cette ville s'était garantie assez longtemps de la peste, déclarée à Marseille dans le mois de juillet, et cependant on n'avait commencé à prendre des précautions contre ce terrible ennemi que le 1er août. La porte vieille avait été fermée, et l'on avait établi, à la porte neuve, une garde bourgeoise et des officiers de santé, pour ne laisser entrer dans la ville aucune personne venant de Marseille, ou des endroits soupçonnés, sans avoir fait quelques jours de quarantaine, et avoir passé par les parfums; ce qui fut exécuté d'abord avec beaucoup d'exactitude. Des corps de garde furent établis au pont du Las et dans toutes les avenues à une demi-lieue de Toulon. L'hôpital Saint-Mandrier fut remis aux consuls pour la quarantaine des bâtiments arrivant avec patentes nettes. Le Lazaret servit à ceux qui venaient des pays contagieux.

Des chaloupes armées veillèrent à l'entrée de la rade, pour empêcher qu'aucun bâtiment n'abordât à terre. Le vieux vaisseau *l'Entreprenant* fut mouillé à l'angle en dehors de la Chaîne-Vieille, pour servir de consigne, afin que les canots des bâtiments en quarantaine n'entrassent point dans le port. Cependant tout le monde était dans l'accablement. A l'inquiétude de la contagion se joignit celle de la famine. Les

denrées avaient triplé de valeur, et la marine n'avait ni provisions ni argent. Le renchérissement des denrées venait de plus loin; il était le résultat de la méfiance qu'avaient jetée sur la France le système décrédité, et expirant alors, de Law, et les fréquentes augmentations et diminutions d'espèces qui s'étaient souvent produites du jour au lendemain. Cette cherté des vivres avait fait sensation au point que l'on avait accordé provisoirement aux ouvriers de l'arsenal 4 à 5 sous d'augmentation par jour. Ces circonstances coïncidaient mal avec l'événement qui survenait.

Marseille cependant demandait des vivres; Toulon, qui en avait fort peu, fournit des secours à cette malheureuse ville, dont la situation appelait la pitié. Mais bientôt les villages voisins ne communiquèrent plus; chaque province se renfermait en elle-même et défendait la sortie des vivres, et Toulon se vit avec très-peu de blé et de légumes. L'agent du munitionnaire eut ordre de se pourvoir; mais le manque de fonds rompait toutes les mesures. Le conseil de marine fit espérer, en septembre, de remettre quelques fonds par mois, et il tint peu parole.

« Il est impossible, écrivait M. Hocquart, de faire le » service sans argent et de fournir aux besoins de Marseille. » Si l'on est à la fin obligé de succomber, faute d'avoir été » secouru dans le temps, je supplie le conseil de ne m'en » point imputer la faute, car je l'ai prévenu dans toutes mes » lettres de la triste position du port. — Si les malheurs dont » nous sommes menacés venaient à nous attaquer, disait-il » dans une autre lettre, nous y péririons tous misérablement, » ainsi qu'il est arrivé à Marseille, où les désordres causés » par la faute de vivres ont été aussi grands que ceux de la » maladie. »

Le conseil de marine était sourd à toutes les prières. S'il était dans l'impossibilité d'y avoir égard, c'était un malheur de plus, mais il semblait affecter une cruelle insensibilité ou

une ignorance complète de la situation du port, et il faisait des reproches de la lenteur des travaux, que tant de causes d'inertie frappaient à la fois, qu'il était inconcevable de leur voir faire quelques pas.

Le 19 septembre, on envoya de Marseille à Toulon, sur un bâtiment marchand, les équipages de plusieurs autres bâtiments venant du Levant, qui avaient fait quarantaine, et qu'on ne jugeait pas à propos de laisser entrer dans la ville, où ils eussent péri infailliblement, parce qu'ils faisaient leur demeure aux quartiers les plus infectés. Il était de l'intérêt de l'État, avait-on dit, de tirer autant que possible du danger les matelots qui étaient destinés à le servir. Mais Toulon craignait d'accepter un funeste dépôt; et il fut décidé que ces matelots seraient gardés aux îles de Marseille, où on leur ferait passer des vivres. Il eut de la peine à les y garder, car ces pauvres gens s'inquiétaient plus du sort de leurs familles que du danger qu'ils couraient eux-mêmes. A Toulon même, on ne put empêcher les matelots d'un bâtiment arrivé du Levant de descendre à terre et d'aller chez eux à Marseille; ils alléguaient pour toutes raisons qu'ils voulaient aller voir si leurs pères, mères, femmes et enfants étaient vivants, et qu'ils étaient accoutumés à la peste.

Le 26 septembre, se présentèrent en rade, sur des tartanes et bateaux, plusieurs familles de Marseille, pour faire quarantaine; mais on les refusa. On arma de nouveaux bateaux pour surveiller la rade.

Le 10 octobre, Toulon était environné de toutes parts de pays contaminés. Quelques chargements de blé de la compagnie d'Afrique, arrivés heureusement, permirent de fabriquer du biscuit, dont une part fut faite pour Marseille. Il était mort quelques personnes au Lazaret et à Saint-Mandrier, parmi les quarantenaires; mais dans la ville on se croyait encore exempt de la peste; le venin cependant y était déjà.

Tandis qu'il s'y insinuait, un armement, mémorable pour

cette époque et pour ce moment, allait faire une surprise sur la côte des États du roi de Maroc, pour enlever des Maures et faire des esclaves. Cassard eut la direction de ce coup de main, dont le secret fut confié à l'intendant seul. Il venait d'armer à Marseille une frégate et quelques bâtiments particuliers, avec lesquels il était arrivé à Toulon le 20 août. La flûte *la Seine*, deux barques et dix chaloupes augmentèrent sa flottille. Il avait trouvé peu de matelots, à cause de la contagion; mais on lui donna un détachement de 500 soldats. Il partit de Toulon le 12 septembre. Le roi se contentait du 1/5 des prises pour la dépense des bâtiments qu'il lui prêtait. Il était convenu, à l'égard des Maures qu'il enlèverait dans ses descentes, que ceux qui seraient aptes au service des galères seraient retenus moyennant le prix de 400 francs pour chacun, et que, quant aux autres, il aurait la faculté d'en disposer pour les ports d'Espagne ou ailleurs, selon qu'il le jugerait à propos. L'expédition eut un mauvais succès; les bâtiments de la division revinrent en désordre. Les galères étaient encore, à cette époque, entretenues en esclaves turcs, par des achats qu'en faisaient les consuls français répandus dans la Méditerranée. Malte, Livourne en fournissaient souvent et venaient d'en envoyer; mais ce commerce faiblissait: de là, sans doute, l'idée de cette expédition.

Ce fut le 27 octobre qu'on s'alarma sérieusement à Toulon de l'invasion de la peste. On défendit les sermons, les bénédictions, les assemblées dans les endroits publics; on ferma le collége et les écoles pour éviter toutes communications. Ces mouvements étaient occasionnés par la mort d'un patron pêcheur, arrivé de Bandol un jour avant qu'on sût que la peste était dans ce lieu-là; cette mort avait été suivie, peu de jours après, par celle de deux de ses filles. Une cinquantaine de personnes qui pouvaient avoir communiqué avec cette famille, furent envoyées aux infirmeries. Le 10 novembre, au moment où l'on se disposait à leur donner la libre pratique,

une quatrième personne de la famille du patron mourut. On ne douta point que ce ne fût la contagion ; et on fit passer au Lazaret, par précaution, plusieurs personnes du quartier des Minimes qui avaient pu communiquer avec les premières. Il n'y eut plus d'accident jusqu'au 29 novembre, que mourut le fils d'un chirurgien, qui avait pris le mal à l'hôpital. Plusieurs maisons et l'hôpital furent mis en quarantaine.

Le 7 décembre, on croyait encore la santé parfaitement bonne, et l'on espérait se garantir de la contagion à la faveur de l'hiver. La rigidité que M. Dupont, commandant de la place, faisait observer aux barrières pouvait y contribuer. Il avait fait fusiller, le 6 décembre, à l'entrée de la porte Neuve, au pied d'une potence, un voiturier et une femme de la Cadière qui avaient caché, sous un panier de fruits, deux pièces de toile bleue du Levant, que cette femme venait vendre en ville de contrebande.

Cependant le mal couvait. Les accidents bientôt se multiplièrent de jour en jour. Tous les travaux furent suspendus. L'intendant ne tarda pas à se renfermer dans sa maison; il avait, au commencement du danger, différé de se rendre au Havre, où il était destiné. Les officiers et les gardes de la marine logèrent aux Jésuites. Le directeur des vivres eut plein pouvoir d'acheter, au nom du corps de la marine. Il était juste, dans une pareille extrémité, de fournir la ration aux troupes, aux ouvriers et à toutes les personnes servant dans l'arsenal : mais il n'avait point de fonds, et on ne songea, pour ainsi dire, à en envoyer qu'à la fin de la maladie. Aussi ne fut-il fourni que de très-mauvais vivres, et des plus basses espèces [1].

On espérait encore, le 22 janvier 1721, que la maladie n'aurait pas plus de suites, et l'on avait différé l'exécution du projet d'enfermer dans l'arsenal les troupes, les ouvriers et les

[1] C'était du bœuf de retour, gâté et puant, sans lard, sans bons légumes, toujours pois et fèves, jamais de haricots, dont la nourriture est meilleure. (Extrait de la correspondance.)

employés qui voudraient y venir [1]; mais on l'effectua enfin au commencement de février, lorsqu'on vit les progrès de la contagion, qui bientôt, étendant ses ravages, fit de la ville le séjour de la désolation et de la mort. La plupart des ouvriers préférèrent ne pas se séparer de leurs familles, et ils y périrent presque tous. On ne trouvait plus de chirurgiens; on en avait appelé du dehors en leur donnant 500 francs par mois, et la plupart y succombèrent.

La peste cessa dans la ville au mois d'août. Elle avait emporté près de 14,000 habitants, c'est-à-dire la moitié de la population. Les villages voisins n'en furent pas aussitôt délivrés; des accidents y reparaissaient encore de temps à autre. Ces nouvelles entretenaient la crainte dans Toulon; on s'y alarmait facilement; si une personne tombait malade, on appréhendait tout de suite la contagion; une mort subite causait une consternation générale.

La famine fit, comme à Marseille, autant de ravages que la peste. La marine, tout mal approvisionnée qu'elle était, prêta son assistance à la ville. Elle délivra à la communauté de Toulon et à diverses personnes et corporations près de 5,000 quintaux de pain et de biscuit de son approvisionnement, et en fit fabriquer autant du blé fourni par la communauté. D'autres secours furent encore tirés, durant la contagion, des magasins de la marine, et le régent déchargea ensuite la commune d'une grande partie de ces prêts.

A Marseille, les symptômes reparurent au mois de mai 1722. Pendant deux mois, il y mourut encore de la peste deux ou trois personnes par jour. Des efforts furent faits pour en préserver Toulon. La vigilance des consuls et celle du gouverneur Dupont, homme ferme et inébranlable, se maintinrent jusqu'au bout. Celui-ci vint à savoir (c'était à la fin de juin 1722) que le sieur Boyer, médecin en chef de la marine,

[1] Les troupes étaient composées de 30 compagnies franches de 45 hommes, et le nombre des ouvriers employés était de 8 à 900.

avait fait venir de Marseille un ballot qui lui avait été remis par deux intendants de la santé sans avoir été ouvert. De là, colère du gouverneur; il donna ordre au sieur Boyer d'aller faire quarantaine au Lazaret, le menaçant de le faire fusiller, ce qu'il aurait fait, disait-on, s'il avait eu les mêmes pouvoirs qu'auparavant. Le conseil de marine abandonna le sieur Boyer aux suites de cette affaire, quelque désagréables qu'elles fussent. Il en fut quitte pour sa quarantaine et les dépens de celle que subirent un grand nombre de personnes qui y furent mises ayant communiqué avec lui.

L'intendant s'était disposé à renfermer de nouveau dans l'arsenal les soldats et les ouvriers; mais il se trouvait encore au dépourvu de tout, et le port était loin d'être prêt pour supporter un second assaut. Tous les meubles de l'hôpital Saint-Mandrier avaient été brûlés pour désinfecter l'établissement; il fut remeublé en hâte. Une source d'eau qui était à un quart de lieue y fut dirigée, car les malades avaient manqué d'eau. Une muraille fut élevée autour du cimetière de cet hôpital, qui n'était pas clos et où l'on avait vu des chiens venir déterrer les cadavres des pestiférés et en emporter les membres. Mais la maladie étant plus faible et les précautions plus exactes, ce nouveau danger n'alla pas plus avant. Cependant la Provence resta en quarantaine, vis-à-vis des autres provinces de la France, jusqu'en 1723 [1].

1722. — On avait proposé en mars 1722 d'envoyer un vaisseau à Rochefort ou à Brest pour y être radoubé dans le bassin; mais on y renonça, parce que le vaisseau n'aurait pas été reçu dans les ports du Ponent, venant de Toulon.

La flûte *la Seine* et une barque du roi furent prêtées aux consuls de la ville, sur la fin de 1721, pour aller chercher du blé en Barbarie pour la communauté. La barque, com-

[1] Le courrier aux lettres qui arrivait à Toulon trois fois la semaine, et en partait le même nombre de fois, n'arrivait et ne partait plus que deux fois pendant la contagion.

mandée par un pilote, fut bientôt de retour; mais *la Seine*, commandée par le sieur Pallas, officier de marine, ayant relâché à Malte au retour, cet officier y vendit son chargement, à la sollicitation, dit-il, du grand maître, et revint à vide à Toulon, après une longue absence. Il fut réprimandé sévèrement par le ministre et emprisonné à la grosse Tour; heureusement l'abondance des grains commençait à revenir dans la ville.

Les forçats, nouvellement revenus à Toulon, s'y rendirent fort utiles pendant la contagion : ils y servirent de corbeaux. Pas un ne recula devant cet emploi; il en périt un grand nombre, que la chiourme de Marseille remplaçait à mesure. Pour prix de leurs services et de leur dévouement, on leur avait promis la liberté. Elle paraissait tellement méritée, que l'administration s'était empressée de les en faire jouir avant l'expédition de leurs lettres de grâce. Le ministère en eut du regret : il aurait voulu qu'on les réunît et qu'on les envoyât aux colonies, comme ceux de Marseille; mais l'intendant représenta que la chose était difficile et peu convenable; que quelques-uns de ces corbeaux s'étaient répandus dans la ville et les environs, et s'y étaient établis et mariés, vu la rareté des hommes après la contagion. Deux cents forçats eurent cette grâce. Au reste, la population s'accrut très-rapidement : en août 1722, on ne se serait presque plus aperçu des ravages qu'avait faits la peste à Toulon, sans la cherté de toutes choses, et à cette époque Marseille avait reçu dans son sein de 23 à 24,000 nouveaux habitants.

Un ambassadeur du Grand Seigneur, bien reconnu pour tel, avait débarqué à Toulon avec une suite de quatre-vingt-dix personnes, en novembre 1720. Toutes les batteries des forts, de la ville et de l'arsenal le saluèrent; on lui rendit de très-grands honneurs. Sa présence et celle de tant de gens fut un surcroît de gêne dans le moment difficile où l'on se trouvait. On leur fournissait journellement des vivres et des rafraîchis-

sements. « Il leur en faut beaucoup, écrivait l'intendant; ces » sortes de gens mangent la nuit comme le jour, et sans mé» nagement, lorsqu'il ne leur en coûte rien. Ils ne font point » scrupule de boire du vin, et en veulent du meilleur. » Il fut logé avec sa suite au jardin du roi, qui appartenait à la marine, et on le fit embarquer, le 10 décembre, pour aller à Cette, d'où il se rendit à Paris. C'était la chambre de commerce de Marseille qui fournissait ordinairement au défrayement des envoyés turcs et barbaresques.

Le port devait préparer le vaisseau *l'Invincible* pour transporter l'ambassadeur à Constantinople à son retour; mais en raison de l'état de Toulon, le gouvernement jugea plus convenable de le faire conduire de Brest, où furent armés pour lui les vaisseaux *le Mercure* et *le Protée*.

On recommença à s'occuper des travaux en 1722. Des cinq vaisseaux qu'on devait mettre en chantier en 1720, il n'en avait été entrepris que trois, et ils étaient très-peu avancés. Ils se nommaient *le Duc d'Orléans*, *le Phénix*, de 74, et *le Solide*, de 60. « Il est de votre émulation, disait le con» seil à M. Hocquart, de leur donner un bon mouvement » avant que vous les quittiez pour passer à une autre destina» tion, et que les vaisseaux soient assez avancés pour faire » penser que vous avez eu une grande part à leur construc» tion. » Mais on ne pouvait aller vite; le défaut de bois d'un côté, de l'autre la diminution du nombre des ouvriers, sur qui la contagion était tombée à plomb, formaient des empêchements insurmontables.

Les transports de bois par le Rhône étaient totalement entravés par des mesures trop sévères prises par le commandant du Languedoc, qui, se disant le seul maître du Rhône, empêchait même les mariniers de se livrer à la pêche. Il existait une espèce de jalousie et de pique entre les commandants des deux bords du fleuve, et ils usaient pour ainsi dire de représailles, en enchérissant les uns sur les autres. La crainte de

la peste, même longtemps après, y était pour beaucoup. Des soldats étaient postés sur le bord pour tirer sur ceux qui passaient; et souvent des radeaux expédiés sur les permissions mêmes des commandants, et venant de Lyon et du haut Rhône, avec des soldats pour les garantir, avaient reçu des coups de fusil qui avaient tué du monde.

La chambre des eaux et forêts de Provence continuait ses vexations. M. de Tulle, président du parlement d'Aix, en avait obtenu un jugement tel qu'il l'aurait dicté, et par lequel on devait lui payer ses chênes abattus à un prix exorbitant et lui donner des indemnités fort élevées. Ce jugement fut cassé [1].

Bientôt après, par arrêt du mois de septembre du conseil des finances, l'intendant de la marine à Toulon fut seul commis pour juger les délits et dégradations qui seraient faits dans les forêts de la Provence. Cet arrêt mit fin aux discussions. M. Mithon, nouvel intendant, arrivé à Toulon le 29 avril, les termina encore mieux par le caractère ferme et conciliant qu'il fit briller dès le commencement de son administration.

M. Hocquart alla continuer son service au port du Havre. C'était un homme déjà âgé. Il se mettait fort au-dessus de quelques tracasseries, vis-à-vis surtout du contrôleur de la marine, et il y répondait toujours avec calme et dignité. Débonnaire et sans grandes prétentions, il déférait assez volontiers aux avis des officiers d'épée.

[1] M. de Tulle demandait même un lot (lods) qu'il prétendait avoir par droit seigneurial dans les terres qui relevaient de lui, sur la valeur des arbres vendus par les propriétaires. Mais il n'était pas recevable en cela, la réserve des bois de construction étant un ancien droit royal qui absorbait le sien. Sa prétention était encore mal fondée, parce que sa seigneurie relevait du roi même, et que, si le droit de lods avait lieu, il serait dû au roi, comme premier seigneur, de préférence à lui. Ce droit de lods n'était d'ailleurs établi par aucune loi, mais par un usage arbitraire des seigneurs, lequel n'avait même lieu que quand les arbres coupés faisaient partie d'une forêt.

LIVRE HUITIÈME.

DE 1722 A 1729.

Intendance de M. Husson. — Vieux vaisseaux échoués. — Bagne et évasion de forçats. — Approvisionnement et conservation de bois. — M. de Maurepas, ministre de la marine. — Armements pour surveiller les Barbaresques. — Galères armées. — Recensement des classes. — Armements du Grand Seigneur. — Séjour des vers dans le port. — Proposition de clore la nouvelle darse. — Traités des puissances du Nord avec Alger. — Expédition contre Tunis et Tripoli. — Imprimeur Mallard. — Navigation des classes de service. — Bois d'Italie. — Tableau de la marine en 1730.

1722. — Tout nouveau chef, doué d'un bon esprit, arrive dans ses fonctions avec l'intention du bien et du mieux. Il se donne, avec bon droit, la mission de voir et de réparer les irrégularités qui se glissent toujours à la longue, et qui avaient fini par être moins aperçues. C'est ce que fit M. Mithon. Un de ses premiers soins fut d'établir un ordre dont le port avait besoin. Les ouvriers ne se rendaient au parc (c'est ainsi que l'arsenal était habituellement appelé, et qu'il l'est encore dans la langue du pays) qu'à une heure de jour. Il régla qu'ils y seraient rendus au petit jour, un quart d'heure après la cloche sonnée, et que la porte serait fermée après ce quart d'heure. En même temps, il réclama pour eux une augmentation de paye et l'exactitude des payements, que l'usage était de faire par quinzaine. Il observait que quinze jours d'attente les mettaient à la misère, et souvent, voulant remédier au retard des fonds, il empruntait ou avançait du sien pour payer ces malheureux ouvriers, imitant en cela la généreuse bonté de M. Hocquart, son prédécesseur, qui avait souvent agi ainsi. Il réprima sévèrement les gaspillages. Un maître forgeron entretenu, homme d'ailleurs plein de vices, fut condamné pour vol aux galères perpétuelles.

Les particuliers avaient été trop accoutumés précédemment à la ressource des magasins du roi. Il refusa toute demande de leur part.

La rareté des ouvriers était très-grande. La peste en avait enlevé dans la Provence plus de la moitié. Il introduisit dans tous les ateliers de jeunes apprentis pour former de nouveaux ouvriers, et les recommanda avec un soin tout particulier aux maîtres, pour les dresser et les instruire. Ce fut une pépinière précieuse dont on lui sut un gré infini dans la suite.

Il travailla au rétablissement de la subordination, surtout de la part du sieur Gadroy, contrôleur, homme d'un caractère passionné et hargneux, propre à aigrir les esprits, mais vigilant, actif, quoique de talents bornés, et qui, renfermé dans sa sphère, pouvait bien servir. Le contrôleur Gadroy avait souvent abusé de la bonté de M. Hocquart, usurpant son autorité, affectant l'indépendance, cherchant à s'attirer des créatures pour former un parti contre l'intendant; changeant, déchirant ses ordres, plus par humeur que par raison et utilité de service, et comme il paraissait appuyé, M. Hocquart n'osait rien résoudre. De là était résulté un dégoût général et le renversement de tout ordre. M. Mithon remit chacun à sa place, et ne tarda pas à se louer de la subordination générale, en même temps que du travail des ouvriers.

Il prit la défense d'un aumônier que poursuivait le recteur du séminaire des jésuites. Un traité avait été passé avec cette congrégation, comme en divers temps avec d'autres, pour fournir des aumôniers aux vaisseaux et au port. Le séminaire sous-traitait d'habitude avec des couvents d'ordres pauvres, qui remplissaient les engagements contractés. Le père Tournier avait été choisi pour un de ces aumôniers, et se trouva mal dans l'esprit du recteur du séminaire, qui écrivit vivement contre lui au conseil de marine. M. Mithon répondit : « Le » mal que dit le recteur contre le père Tournier ne fait pas » preuve contre lui; les religieux n'ont pas la coutume d'avoir

» beaucoup de charité les uns pour les autres, et s'expriment » même toujours avec passion. Il est certain que cet aumô- » nier est estimé généralement, et qu'il est de très-bonnes » mœurs. M. l'évêque de Toulon, prélat d'une grande vertu, » que le recteur invoque mal à propos, en rend un bon té- » moignage. » Devant de telles raisons, les récriminations ne durent pas être écoutées.

C'est à lui que le port dut l'établissement, en 1725, d'une école d'anatomie pour les officiers de santé de la marine. Il y fit instituer quatre élèves chirurgiens entretenus, payés à quinze francs par mois. Il s'était plaint de l'impéritie du médecin de la marine Boyer, homme passionné et envieux de caractère, qui passait pourtant pour habile dans son état.

1722. — Il porta de l'application à l'enseignement des élèves qui devaient devenir écrivains du roi. Le ministre avait annoncé qu'on ne ferait plus de petits commissaires, qui étaient des jeunes gens de famille, destinés dès leur entrée aux premières places. L'espoir de l'administration résida en entier dans les élèves. Il leur faisait donner des leçons et des instructions, dans un local au haut de la Corderie, et avait chargé de leur inspection M. Levasseur, commissaire général, qui s'amusait volontiers de ce détail, et en prenait des soins de père. Voyant ensuite leurs progrès, il annonça l'espérance qu'il avait de les voir faire honneur à l'administration. Le nombre n'en était pas élevé pour qu'ils ne languissent pas en attendant les emplois et que l'institution ne fût pas avilie.

M. Mithon mit un grand soin à se maintenir en bonne harmonie avec M. Duquesne, commandant du port, et M. Dupont, commandant de la place. « Je n'y aurai pas beaucoup » de mérite, disait-il, par le bon caractère de ces messieurs. »

18 mai 1723. — Il obtint des pensions et des gratifications pour plusieurs officiers qui s'étaient bien montrés pendant la contagion.

Il trouvait dans le sieur Beaussier, lieutenant du port, un sujet excellent et fort utile, qu'il envisageait comme étant d'une grande ressource dans l'arsenal. Ces fonctions étaient roturières, et l'on ne pouvait en sortir pour entrer dans les rangs des officiers de mer, de même les gentilshommes ne pouvaient être officiers de port. Le conseil de marine refusa le chevalier de Ligondez, proposé pour l'être, « un tel em- » ploi ne convenant pas à un homme de sa condition ».

Plusieurs constructeurs de mérite servaient dans le port. A leur tête étaient les sieurs Levasseur et Coulomb, le premier profond mathématicien, le second issu d'une famille de constructeurs en réputation depuis plus de cent ans. Les vaisseaux étaient habituellement construits par ceux qui en avaient fait les plans, et c'était toujours quelqu'un des constructeurs du port. Ils avaient des méthodes différentes; de là des différences considérables dans l'installation et dans les qualités. L'uniformité que l'on avait voulu adopter ne consistait jusqu'alors que dans un plus grand rapprochement des principales dimensions; l'on jugeait même qu'il fallait construire sur les différents plans des divers constructeurs, sans donner une préférence absolue à un plan particulier, parce qu'on aurait craint de trop risquer, en conférant toutes les constructions à une même personne, car, disait-on, si sa construction est vicieuse, tous les vaisseaux s'en ressentiront; et d'ailleurs en n'employant qu'un seul constructeur, les autres se rouillent, et il ne se forme aucun habile homme; au lieu qu'en partageant les travaux, il y a émulation à qui fera un meilleur vaisseau, à qui l'avancera plus vite par son assiduité.

1722. — Les trois vaisseaux que l'on a vu mettre en chantier furent confiés au sieur Levasseur, malgré M. Mithon, qui avait une idée plus avantageuse du constructeur Coulomb. « Le sieur Levasseur, disait-il, est instruit dans la théorie; » mais ses calculs peuvent l'induire en erreur, comme autre- » fois le savant père Hote. Le bon sens, aidé de l'expérience

» et d'une pratique continuelle, est la base de la bonne con» struction; je trouve ces qualités dans le sieur Coulomb, » qui sait, quand il le faut, mettre la main à la hache. »

Ce préjugé de M. Mithon se réalisa; car, dans le premier armement qui se fit, *le Solide* et *la Loire*, construits par Levasseur, déplurent à tous les yeux, et on n'augura pas bien de leurs qualités. Le principal reproche qu'on leur fit fut d'avoir leur batterie basse trop dans l'eau, d'être renflés trop subitement de l'avant, et de ne pas bien porter la voile. On en tira de tristes conséquences pour les autres vaisseaux qu'il avait construits, et, effectivement, ils furent dans la suite des occasions de reproches presque continuels.

Le Duc-d'Orléans, *le Solide* et *le Phénix* furent mis à l'eau, à peu de distance l'un de l'autre, à la fin de 1722 et au commencement de 1723. Le premier s'arrêta sur sa cale à 50 pieds, mais il ne resta que peu d'heures en cet état, et céda ensuite aux efforts faits pour le lancer. Les deux autres partirent de *bonne grâce*. Des gratifications furent distribuées au constructeur et aux maîtres charpentiers, usage qui a été longtemps suivi.

Ces trois vaisseaux avaient été vaigrés horizontalement; *le Ferme* et *l'Espérance*, de 74, que l'on mit bientôt en chantier, le furent obliquement, et il fut donné l'ordre de mettre dorénavant des vaigres obliques à tous les vaisseaux. On ne vaigrait plus en plein, cette méthode étant désapprouvée dans le port.

Depuis 1718 [1] trois vieux vaisseaux avaient été transformés,

[1] *Le Parfait*, de 74, converti en amiral;
L'Entreprenant, de 60, en machine à mâter;
Le Rubis, de 56, en ponton;
Le Sceptre, de 80, *le Trident* et *le Fleuron*, de 56, démolis;
Le Vainqueur, *l'Intrépide*, *le Triomphant*, de 90, }
Le Bizarre, de 70, *le Diamant*, de 58, } échoués.
Le Furieux, *le Téméraire*, *le Vermandois*, de 60, }
Il fallait des ordres spéciaux du Roi pour la démolition des vaisseaux, leur changement en pontons, leur vente, etc.

l'un en bâtiment amiral et deux autres en bâtiments de servitude. Trois autres vaisseaux avaient été démolis et vendus; mais il restait huit carcasses plus délabrées que les autres, et plus enfoncées dans la vase, qui encombraient le port et donnaient beaucoup d'ennui. On regretta de n'avoir pas pris le parti de les vendre aux Génois qui avaient proposé de les acheter, avant qu'elles fussent autant dégradées. Cependant de grands efforts furent faits pour retirer la carcasse du *Vainqueur*. Deux fois on essaya de la relever, en établissant une infinité de pompes, en l'entourant de voiles, mais inutilement. On désespérait d'en venir à bout, et les ingénieurs croyaient ne pouvoir débarrasser le port sans batardeaux, lorsqu'un simple patron, nommé Barrallier, s'offrit et réussit au delà de toute attente. Il releva les huit vaisseaux, l'un après l'autre, par un appareil de quatre cabestans, et les tira facilement à terre, à la Ponche rimade, où ils furent démolis. La dernière carcasse, qui était celle du *Bizarre*, fut retirée en juillet 1727. M. Mithon s'étonnait qu'un homme grossier et sans théorie eût conçu et mis à exécution une des plus fortes opérations de la mécanique; il ne cessait de vanter son génie, et trouvait une certaine gloire à avoir su le distinguer et le deviner même, malgré l'opinion la plus nombreuse. Il chercha, par la suite, à lui faire du bien, et lui procura plusieurs entreprises, entre autres celle du curage du port.

Les constructions allaient lentement, la disette d'ouvriers se faisait encore sentir, il fallut en chercher en dehors du port. Une levée de charpentiers et de calfats fit naître un conflit entre Toulon et Marseille. Le commandant des galères de ce dernier port voulait garder les ouvriers qu'il estimait nécessaires à son service, et le commissaire des classes de Marseille, placé sous les ordres de l'intendant, cherchait à les envoyer à Toulon. Il fut convenu, pour arranger ce différent, que, pendant ce besoin, qui dura peu, les ouvriers de Marseille seraient partagés en tiers : un pour la marine, un pour les galères et un

pour le commerce. La construction des galères était plus fine et moins grossière que celle des vaisseaux, et leurs bois, passés au rabot, demandaient des ouvriers plus experts et un peu plus choisis.

Toutes les galères de Marseille étaient alors vieilles et hors d'état de servir, à l'exception de deux qu'on tenait armées pour l'exercice des chiourmes. Mais on venait d'en lancer deux; il y en avait encore quatre sur les chantiers, et il devait en être construit six autres en 1724. A cette époque, la petite chiourme de Toulon fut renouvelée et installée en bagne. Trois cents forçats vinrent par terre de Marseille. Le bagne fut placé dans quatre magasins particuliers, près du parc d'artillerie; un hôpital y fut ménagé. Un lieutenant et un enseigne de galères furent envoyés pour cette première installation, avec les bas officiers et pertuisaniers nécessaires pour la garde et la discipline. Mais il ne fut pas possible de détacher de Marseille des soldats des galères pour la garde du local, et l'intendant s'entendit avec le commandant du port pour y établir un corps de garde de quinze soldats de marine.

Cette petite chiourme éprouvait des évasions multipliées, moins encore par la négligence et la corruption des pertuisaniers, qui étaient très-mal payés, et dont le métier était regardé comme infâme, que par l'espèce de facilité que les condamnés trouvaient de la part des bourgeois et des soldats, qui auraient cru commettre une mauvaise action en les arrêtant. Ils désertaient avec leurs bonnets, leurs casaques et même leurs fers. Un forçat qui s'évadait en se glissant des murailles de l'arsenal, et qu'on prit pour un déserteur des troupes de la garnison, fut poursuivi par le poste de garde à la porte de la ville; mais l'ayant reconnu pour forçat, les soldats le relâchèrent, en lui disant de se sauver. Les officiers de la marine même faisaient difficulté de se charger du commandement du poste du bagne, et il fut donné aux officiers du port. Cependant M. Mithon chercha à prévenir ces évasions. Il fit

rendre une ordonnance pour confirmer et rajeunir celle du 24 août 1696, qui établissait des peines contre ceux qui favoriseraient la fuite des forçats ou leur donneraient retraite; ces derniers devaient être condamnés, à leur place, à trois ans de galères; de même que les sentinelles qui ne les arrêteraient pas en les voyant écartés; et l'on renouvela la promesse de 60 francs pour chaque forçat ou Turc arrêté. La crainte de ne pas échapper à la puissance de cet appât fut un frein pour ces malheureux. L'on parvint à arrêter quelques-uns de ceux qui s'étaient évadés, et suivant la peine prononcée par les ordonnances, ils furent condamnés à avoir les oreilles coupées. Les coups de canon tirés et le pavillon rouge arboré à l'évasion des forçats sont de l'institution de M. Mithon.

Il y avait en construction les deux vaisseaux de 74, *le Ferme* et *l'Espérance*, et une frégate de 50, nommée *le Tigre*. L'année suivante, après beaucoup de variations dans les projets de construction, l'on mit en chantier *le Saint-Esprit*, de 74, et *l'Alcyon*, de 50. Ces variations étaient un effet du défaut d'assortiment des bois, et du peu de profit qu'on retira de l'approvisionnement assez considérable entrepris en 1718 et 1719, à l'époque où les billets de banque avaient fait quelque argent. Les coupes avaient été trop précipitées, et les bois avaient souffert un dépérissement immense. Sur 33,000 pièces envoyées à l'arsenal, tirées des forêts de la Bourgogne et de la Franche-Comté, on n'en put compter de bonnes et sortables que 1,150. Le restant était échauffé, pourri ou de petit échantillon. On avait coupé ces bois dans leur séve, ou sur leur retour; et la peste étant survenue, on les avait laissés dépérir dans les forêts ou sur les bords des rivières. Il fallut prendre le parti de vendre tout ce qui était de rebut; et plus tard, le bois de petit échantillon servit à faire quelques bâtiments légers.

La coupe des bois continuait à se faire par économie, par les soins des agents de l'administration envoyés sur les lieux.

Des entrepreneurs étaient chargés de leur transport jusqu'à Toulon, où très-souvent ils arrivaient en radeaux [1].

Mais l'administration ayant enfin considéré que l'exploitation par économie entraînait avec elle une infinité d'incidents, et toujours des dépenses imprévues, le ministre jugea plus convenable de faire des marchés pour la fourniture des bois, et cette méthode fut suivie à dater de 1725.

Les forêts de la Grande-Chartreuse, en Dauphiné, principalement celle de la *Petite-Vache*, fournirent des bois de sapin. Une proposition fut faite de tirer de quelques hautes montagnes de la Suisse des mâtures qu'on disait de qualité supérieure à celle des pins du Nord; des échantillons en furent envoyés, mais ils ne répondirent pas à l'annonce qu'on en avait faite, et puis on ne voulut pas faire sortir l'argent de la France, inconvénient auquel on tenait moins, à ce qu'il paraît, pour les approvisionnements du Nord.

Des mâtures de la Baltique furent envoyées à Toulon et à Marseille, en même temps que d'autres munitions de cette contrée. Elles venaient par bâtiments français ou étrangers, à l'exclusion des Anglais. Un arrêt de 1701 ne permettait point aux navires de cette nation d'introduire des mâts et des marchandises navales dans un port de France, et cette disposition rigoureuse fut rappelée et exécutée au sujet d'un bâtiment anglais qui avait été frété pour Toulon par un marchand hollandais. Tous les pavillons étrangers ne venaient pas non plus jusqu'à Toulon; les suédois, hambourgeois et quelques autres n'aimaient pas à se montrer dans la Méditerranée, par la crainte des Barbaresques. Ils déposaient leurs munitions à Brest ou à Rochefort, d'où elles venaient par bâtiments français.

[1] Les entrepreneurs répondaient des bois jusqu'à certaines distances. *Perdus* dans la Saône, le Doubs, ou les rivières avant le Rhône, ils en payaient la *valeur*, et on ne leur comptait pas le transport. *Perdus* dans le Rhône, ils n'en perdaient que le transport, sans rembourser le bois. Si la perte se faisait dans la mer, ils n'en étaient pas responsables, et le transport jusqu'à Arles leur était payé.

Un projet avait été conçu de tirer des bois des forêts de Saint-Domingue, situées du côté du cap Tiberon. Il ne faut pas y songer, répondit M. Mithon, qui avait été intendant au Cap, les bois coûteraient trois ou quatre fois plus qu'en France [1].

La conservation des bois dans le port était le sujet d'un grand embarras. On ne trouvait point de place assez convenable pour les mettre dans l'eau, et il n'y avait point de halle pour les mettre à couvert. Une partie fut placée à l'abri dans une des allées de la Corderie, et il fut construit deux petits hangars dans l'emplacement où a été mis plus tard celui de la mâture. Le ministre tenait à avoir des hangars. Toutefois, les constructeurs craignirent que les bois non mis en œuvre, déposés même sous les hangars, et qui avaient des symptômes d'altération, ne se perdissent tout à fait. Ils jugèrent qu'une grande partie en serait perdue, s'ils tardaient d'en faire usage

[1] M. Mithon fut consulté par le ministre sur deux autres propositions relatives à Saint-Domingue. Quoique le sujet n'en appartienne pas à notre cadre, il ne sera pas tout à fait hors de propos de faire connaître sa réponse, ne serait-ce que pour donner quelques idées de plus de l'esprit de cet intendant.

L'une de ces propositions avait pour objet d'arrêter le concubinage des négresses, l'autre d'ôter aux maîtres la faculté de rendre la liberté à leurs esclaves, à moins qu'ils ne leur eussent sauvé la vie, cas très-rare qui laissait nulle la faculté. — M. Mithon répond qu'il ne croit pas qu'une ordonnance puisse remédier au concubinage des négresses; les jeunes gens cherchent des négresses parce qu'il n'y a point de blanches, qu'ils préféreraient sans doute; ils y ont moins de risques que dans les lieux publics que la jeunesse hante en France; c'est une faiblesse attachée à l'infirmité humaine, etc., etc. Mais il y aurait beaucoup de danger à défendre aux maîtres de donner la liberté aux nègres et mulâtres; et appuyant cette pensée, il expose les services importants que des nègres libres ont rendus dans quelques affaires difficiles; il déduit en leur faveur les conséquences les plus justes de la morale et de l'intérêt politique. « Cette dangereuse proposition, dit-il, avait déjà été » faite une autre fois, en 1712, mais réfutée par tous ceux qui connaissaient » les colonies. Elle détruirait tout l'attachement que les esclaves prennent » pour leurs maîtres, leur ferait avoir notre nation en horreur, et, en cas » d'attaque, ils se jetteraient dans les bras des ennemis, l'espérance de la » liberté étant le plus grand bien auquel ils pussent aspirer. » (22 octobre 1724.)

au delà de trois ou quatre ans, et ils se hâtaient de les employer sans trop faire attention qu'ils condamnaient au même prompt dépérissement les vaisseaux qu'ils allaient construire avec ces bois douteux.

De telles épreuves, comme beaucoup d'opinions qu'on pourra trouver extraordinaires, et qu'il faut nécessairement faire connaître, pour donner une idée exacte de l'administration du port, n'avaient de valeur que pour un temps. On croyait toujours bien faire, mais la mémoire manque ordinairement dans les ports; l'expérience y est toujours à refaire; ce n'est pas constamment le même homme qui décide, qui agit, qui influe; et le serait-ce, il ne faudrait pas encore s'étonner; le temps qui le presse, les motifs du moment qui le dominent, la réforme même de son jugement, pourraient rendre raison de ses oublis et de ses variations; combien ces contradictions déplorables doivent moins surprendre, lorsque tant d'esprits qui se succèdent si fréquemment et se confondent sont mêlés aux affaires d'une administration!

Le 22 mai 1723, après que la majorité du roi eut été proclamée, le cardinal Dubois notifia au port la cessation du conseil de marine, et annonça que Sa Majesté avait remis ce département au comte de Morville. Le 13 août suivant, après la mort du cardinal, le roi déclara pour son premier ministre le duc d'Orléans, qui survécut peu à cette nomination [1], et confia les affaires étrangères à M. de Morville. Il appela à celles de la marine le comte de Maurepas, qui tint les rênes de ce département pendant toute la paisible durée de l'administration du cardinal Fleury. Il appela aussitôt à Paris M. Duquesne et M. Mithon pour s'éclairer de leurs communications.

[1] Le duc d'Orléans mourut le 2 décembre de la même année. « Sa mort a » été apprise avec douleur. Sa mémoire sera estimée; il avait fait jouir le » royaume de la tranquillité pendant la régence. » (Expressions tirées de la Correspondance.)

Pendant leur absence mourut le commissaire général Levasseur, remplissant alors les fonctions d'intendant. Dans le cours de soixante ans de service, il avait été un modèle de zèle, d'application et de fidélité; plus attentif à ses devoirs qu'à ses propres intérêts; il avait montré pendant toute sa vie « *une* » *candeur de mœurs digne des premiers temps* ». Sa famille et le corps de l'administration eurent la douleur de lui voir refuser par M. de Mons, commandant intérimaire de la marine, les honneurs funèbres dus à son rang; mais toute la ville et toute la garnison marchèrent à ses funérailles, annonçant unanimement qu'elles étaient touchées de ce refus de M. de Mons, réputé bon officier, mais vieillard aigre et vétillard. Les usages, les règlements, des ordres encore récents de M. de Pontchartrain, avaient été en vain invoqués pour que les derniers honneurs fussent rendus par la marine; M. de Mons résista, sur le seul prétexte qu'un commissaire mort pendant l'intendance de M. Hocquart n'en avait pas reçu, circonstance qu'il fallait seulement attribuer à la faiblesse de cet intendant. Ce débat cependant donna naissance, dans le mois de janvier 1724, à un nouveau règlement sur les honneurs funèbres des commissaires.

M. Mithon écrivait à son retour : « J'avais laissé ce port en » union avant mon départ; cette altercation a brouillé de » nouveau les officiers d'épée et de plume. »

Bientôt cette discussion fit place à une autre, dans laquelle les deux corps eurent à soutenir un même intérêt. L'objet en semblera mesquin; il est surtout bien éloigné de notre époque et de notre législation large et égale pour tous; mais il est bon de faire connaître, avec les usages du temps, l'esprit des personnes. Les officiers des diverses branches de la marine avaient la liberté de faire entrer dans la ville, sans payer aucun droit, le vin pour leur consommation. Les consuls, craignant des abus, élevèrent des contestations, et envoyèrent même un député à Paris. Mais les officiers défendirent ce

qu'ils appelaient le privilége de leur corps, et s'attachèrent à le faire considérer plutôt du côté honoraire que du côté profitable. Ils rappelèrent que dans le temps le maréchal de Tourville, alors à Toulon, s'était déterminé à faire vendre le pain, le vin et la viande en franchise dans l'arsenal, et que les consuls firent tant d'instances auprès de lui qu'il rétracta son ordre, après être convenus du maintien de la franchise qu'ils voulaient actuellement empêcher; mais, cette fois encore, le privilége fut conservé.

Les consuls, à qui M. Mithon reproche de n'avoir jamais été portés à faire plaisir à la marine, élevèrent une autre discussion, qui aigrit encore plus fortement les esprits. Les officiers des départements maritimes payaient leur capitation entre les mains du trésorier général de la marine, en vertu de la déclaration du roi du 12 mars 1701, laquelle disait aussi que ceux qui seraient employés sur plusieurs rôles ne seraient tenus de payer qu'une fois. Malgré une déclaration aussi formelle, les consuls avaient voulu leur imposer une capitation particulière, et les avaient portés sur leurs rôles; mais ils furent encore déboutés de cette prétention.

La paix maritime fournissait peu d'événements extérieurs. Malte s'attendait à être attaquée par les Turcs. Une escadre de 10 vaisseaux du Grand Seigneur s'y présenta, fit quelques menaces et se retira. L'Ordre arma cependant 3 vaisseaux et les galères de la religion, et le grand maître demanda à tous les princes chrétiens des secours d'armes et d'hommes. Mais sa voix fut faiblement écoutée en France, puisque des instructions étaient données pour bien accueillir à Toulon cette même escadre turque si elle y relâchait, et pour lui fournir des vivres et des rafraîchissements.

Depuis quelques années, le port de Toulon n'avait pas eu d'armement, et les corsaires algériens et tunisiens en prenaient occasion pour causer du trouble au commerce et devenir entreprenants. Plusieurs navires étrangers étaient pris

à moins d'une lieue des côtes de France, malgré le traité de 1720, que la France cherchait à exécuter de bonne foi; ainsi *la Patronne de Tunis*, de 44 canons, ayant relâché aux îles d'Hyères, et les Tunisiens ayant une grande peur d'un vaisseau de Malte de 64, qui vint mouiller à Toulon, on leur fit dire qu'ils seraient en sûreté, et on prit la parole du commandant maltais de ne point attaquer le corsaire au mouillage (1724) [1]. Cependant des démarches furent faites pour la restitution des navires pris dans les eaux françaises. Les consuls parlèrent aux princes barbaresques avec vivacité; ils répondirent qu'ils étaient disposés à rendre justice, mais qu'ils étaient retenus par la crainte de leurs sujets. La chose était vraie; et effectivement presque jamais on n'a obtenu de restitution de ces nations que par la force ou l'appareil des armes. Aussi, pour réprimer leurs pirateries, il était question, au lieu de menaces inutiles, d'exercer quelque châtiment d'éclat.

L'ordre fut donné d'armer, pour le printemps de 1724, deux vaisseaux et deux frégates, avec une escadre de galères qu'on jugeait propre à imposer *merveilleusement* dans ces mers, et à faire sentir en même temps aux puissances d'Italie, et surtout à la République de Gênes, que la France était en état de venger quelques injures qu'elles ne craignaient pas alors de faire à la nation [2].

[1] Quelques cordages furent fournis à cette *Patronne de Tunis*, ainsi qu'à une pinque de la *même couleur* qui vint relâcher, et dont les Maures s'étaient révoltés contre le capitaine. Ils avaient voulu lui couper la tête, le jugeant inhabile, et craignant qu'il ne les fît prendre en les jetant sur une côte ennemie. La Cazanader (un des principaux ministres du bey) ne voulut point payer les objets fournis. Le ministre de la marine lui fit dire par le consul de France qu'à l'avenir il ne serait plus rien fourni en pareille occasion. — Ces hôtes étaient toujours à charge, n'ayant ordinairement ni argent, ni vêtements, ni vivres.

[2] On conserva exprès quelques usages qu'on était sur le point d'oublier, relativement aux bâtiments de Gênes et des autres États d'Italie, qui étaient obligés de saluer, à peine d'amende, lorsqu'ils passaient devant quelques ports, comme Saint-Tropez, Sainte-Marguerite, Bregançon, etc. « C'était afin de se

Les magasins étaient assez bien pourvus pour un tel armement ; il fut fait avec facilité, bien qu'il y ait eu quelque peine à en réunir les équipages. *Le Solide* et *la Loire* formèrent une première division, destinée à porter à Constantinople M. d'Andrezel, nouvel ambassadeur ; *le Toulouse* et *la Vestale* furent chargés de croiser ; mais les quatre bâtiments parurent d'abord ensemble à Alger, Tunis et Tripoli, où M. d'Andrezel devait négocier [1]. Leur départ de Toulon se fit le 17 avril. Ils arrivèrent à Alger au moment où cette ville venait d'être le théâtre d'une de ces catastrophes sanglantes qui y étaient si fréquentes ; celle-ci avait été la suite des désordres d'une disette qui y régnait depuis deux ans. Vingt navires français y arrivaient alors avec des grains du Levant et de Tunis ; c'est pourquoi l'on obtint facilement satisfaction de la régence d'Alger. Il en fut de même de celle de Tunis. Mais Tripoli ne voulait point faire de réparations pour diverses pirateries exercées par ses corsaires, qui consistaient en 4 galiotes à rames. La pauvreté de cette république semblait la mettre à l'abri du châtiment ; toutefois il fut donné ordre de construire à Toulon deux galiotes à bombes, pour le cas où l'on prendrait le parti de punir Tripoli ; elles furent mises en chantier en 1725, et nommées *l'Ardente* et *la Tempête*.

Les deux divisions furent de retour à Toulon, l'une le 27 octobre, l'autre le 22 mars 1725 ; celle-ci avait longtemps

» maintenir dans la supériorité que la nation avait toujours eue sur ces puis-» sances, et à laquelle on ne les croyait que trop disposées à se soustraire. » — Cette rigueur n'était pas exercée à Toulon, où l'on ne forçait personne de saluer. On y rendait le salut coup pour coup aux vaisseaux des têtes couronnées, et en nombre inférieur à ceux des princes et républiques.

[1] La 1re division était commandée par M. de Beauquaire, la 2e par M. de Grandpré. L'ambassadeur était embarqué sur *le Solide*, dont le capitaine était moins ancien que celui du *Toulouse*. La flamme de commandement était portée, dans l'ordre de service, par ce dernier ; mais, afin de ne pas diminuer l'honneur de l'ambassadeur dans les ports de Barbarie, il fut convenu que, pour débarquer, il se transporterait sur le *Toulouse*, d'où il irait à terre, et où il recevait les députés.

attendu à Constantinople M. Bonnac, ancien ambassadeur, qui ne voulait partir qu'après le retour de son secrétaire, qu'il avait envoyé à la cour du czar pour la ratification d'un traité conclu avec la Porte.

La Vestale, vieille frégate, avait eu deux voies d'eau dans sa campagne. Un conseil de construction, assemblé à son retour, jugea que le fait ne provenait pas des officiers du port, ni de ceux des constructions. Ce navire, ne pouvant plus servir utilement, fut vendu tout gréé pour trente mille livres.

Le désarmement des quatre bâtiments fut fait à prix fait. Leur quarantaine, quoique à un moment si rapproché de l'époque de la peste, n'avait pas été bien longue [1]. Le projet fut alors poursuivi de construire une consigne en dehors de la darse, la consigne existante étant très-rapprochée de la ville et donnant lieu à des craintes continuelles; elle devait être faite sur pilotis, à l'angle extérieur de la Ponche rimade; mais les intendants de la santé, qui avaient eux-mêmes ouvert cette proposition, s'y opposèrent en réfléchissant à leurs commodités particulières. Il paraît même qu'ils étaient en ce temps peu ménagers des deniers payés par les bâtiments en quarantaine, et qu'ils en dissipaient la grande partie en festins. Le gouvernement était résolu à faire cette nouvelle consigne et trouvait les fonds nécessaires; mais la persévérance des intendants de la santé à ne pas se déplacer surmonta ses utiles desseins.

Une escadre de six galères parcourut pendant tout l'été les côtes de la Provence et de l'Italie; quelques-unes s'arrêtèrent à Antibes pour surveiller une patache, espèce de felouque que le roi de Sardaigne tenait armée à Villefranche, pour la conservation d'un droit de 2 pour 100 qu'il faisait exiger des

[1] *Le Toulouse* et *la Vestale* n'avaient fait que les huit jours de quarantaine réglés par l'ordonnance; *le Solide* et *la Loire*, venant de Constantinople, où la peste faisait en ce moment quelques ravages, n'en firent que quinze jours, comptant les vingt-cinq jours de traversée pour accomplir les quarante jours de quarantaine.

bâtiments marchands, qui passaient sous le canon du port. Ce droit, dégénéré de sa première institution, avait été établi sous Charles-Quint, pour l'entretien d'une galère que ce prince tenait armée, afin de garantir son port des incursions des Barbaresques. Mais ce misérable esquif, qui aurait fui devant la moindre voile suspecte, ne conservait d'audace que pour courir sur les faibles caboteurs qui passaient et pour les rançonner. Il venait de prendre trois tartanes françaises à 15 milles de Villefranche et dans les eaux de Provence; cependant, les bâtiments passant hors de la portée du canon ne devaient pas payer le droit, et les bâtiments français en avaient toujours été exempts, puisque en 1716 un de ces bâtiments qui avait été pris fut relâché par ordre du roi de Savoie, avec indemnité et dépens. Les galères avaient ordre de tâcher de surprendre la patache. Les habitants d'Antibes, animés par le voisinage, proposèrent de l'enlever eux-mêmes; et le ministre, charmé de cette idée, en témoigna son approbation tacitement. Cependant l'ambassadeur de France à Turin négociait pour tirer raison de cette insulte, et elle fut réparée à temps par la cessation des vexations et la restitution des bâtiments pris.

M. Mithon sentait puissamment la nécessité de rétablir l'ordre dans les classes. Sur ses instances, le commissaire Pomet, commissaire des classes de Marseille, fut commis pour faire une tournée dans tout le département. Elle fut ouverte par une ordonnance d'amnistie en faveur de tous les gens de mer. (*Ordonnance du* 8 *février* 1724.)

Le recensement fournit la preuve d'une diminution de la population maritime, qui s'étendait autrefois davantage dans l'intérieur. On reprocha aux commis des classes de n'y avoir pas assez veillé, et, il fallut bien l'avouer, la cause en fut aussi attribuée aux vexations qu'éprouvaient les marins embarqués et aux rigueurs de leur condition [1].

[1] Le quartier d'Aigues-Mortes fut supprimé et réuni à celui de Cette. Le syndicat d'Ollioules et d'autres furent supprimés aussi.

Les classes du Languedoc, en particulier, étaient dans la plus grande confusion; il n'était plus possible d'en tirer aucun ouvrier ou matelot (1724), parce que les personnes élevées de ce pays les mettaient sous leur protection, et troublaient dans leurs fonctions les commissaires et commis aux classes. Les présidents, les évêques exerçaient cette influence. A Cette, où il n'y avait point d'évêque, c'était le major de la place qui s'était emparé de toute l'autorité des classes, par des vues d'intérêt particulier, et ces empiétements donnaient lieu à des chocs et à des discussions très-vives.

Mais d'autres causes furent signalées comme portant préjudice au bon ordre.

Ce fut d'abord la longue résidence des matelots dans le Levant, en Sardaigne et en Espagne, favorisée par les consuls de France, qui, malgré les défenses, avaient ordinairement des intérêts dans les armements. Ces consuls s'arrogeaient les fonctions des commissaires des classes, délivraient des rôles qu'ils perpétuaient à l'infini, pour naviguer à l'étranger; faisaient des désarmements fictifs, et retiraient les droits des invalides pour augmenter les leurs; ne se contentant pas d'inscrire sur les rôles les mouvements et les nouveaux embarquants, ils délivraient pour chaque mutation un certificat qu'ils faisaient payer cher; enfin les matelots, débauchés de leurs quartiers, restaient dans l'indiscipline et dans l'oubli de leurs classes. Il fallut rappeler les consuls à leurs devoirs et à plus de désintéressement.

Il y avait trop de dispenses et de facilités pour recevoir les matelots aux grades de maître et de capitaine. Cette observation fit naître l'ordonnance du 12 septembre 1724, qui dispensa seulement les enfants des capitaines, bourgeois et négociants qui voulaient se faire recevoir capitaines, des deux campagnes sur les vaisseaux de l'État, prescrites par l'ordonnance de 1689, et modifia par là une autre ordonnance rendue en 1716, qui, dispensant de ces deux campagnes tout

officier marinier ou matelot, était accusée de dérober au service les meilleurs matelots pour en faire de mauvais patrons.

Il y avait excès dans les congés pour le long cours, que les officiers de l'amirauté donnaient aux bâtiments pour deux ans. Leur durée facilitait l'émigration et les habitudes des marins à l'étranger. Des mesures furent prises pour restreindre le terme des congés à un an.

Le ministre régla en même temps les époques de renouvellement des rôles qui se délivraient aux maîtres des bâtiments marchands naviguant au petit cabotage. Quelques-uns les prenaient à chaque voyage, d'autres à d'autres termes; quelques ports prétendaient ne leur donner des rôles que pour trois ou quatre mois, sur le faible prétexte de rendre plus facile la remise des deniers des invalides et de s'épargner un trop long travail au renouvellement de chaque année. (7 août 1723.) Mais le ministre trouva avec raison qu'il était du bien du commerce et de l'intérêt de la navigation de n'assujettir les maîtres à renouveler leurs rôles qu'au bout de l'année, afin de ne pas interrompre leur commerce, et de leur éviter les dépenses extraordinaires qui en dépendaient.

1724. — Les affaires commerciales étaient encore languissantes. Les négociants de Marseille armaient peu de vaisseaux faute de fonds, et le commerce de cette ville passait pour être bien tombé. La Ciotat était, après Marseille, le port où il y avait le plus de navigation et de mouvement. Il prenait la place de Martigues, qui avait autrefois 800 tartanes pour la navigation ou la pêche lointaine, qui avait été le quartier de l'arrondissement le plus populeux en marins, et envoyait facilement 1,000 matelots au service. Ce dernier port tendait à se perdre infailliblement. L'entrée et la sortie en devenaient tous les jours plus difficiles, tant par le comblement du fond que par l'usurpation des propriétaires des Bourdigues. Un règlement du parlement de Provence, rendu en 1627, leur avait

assigné des limites, mais ils les avaient agrandies et les agrandissaient sans cesse, de sorte que la navigation du port s'entravait journellement, et c'est en grande partie ce qui avait causé la désertion d'une moitié de ses matelots qui s'étaient retirés en Espagne.

En vain les navigateurs avaient réclamé contre l'accroissement des Bourdigues; ils avaient plaidé et fait des frais considérables en pure perte. L'administration de la marine s'interposa pour eux inutilement en dernier lieu; les propriétaires des Bourdigues eurent toujours le crédit de se faire maintenir. Ils allèrent jusqu'à prétendre que les pêcheurs qu'ils employaient fussent dispensés d'être classés; mais on ne les écouta point en cette demande trop contraire à l'ordonnance de 1689, et qui aurait entraîné à trop de conséquences, la pêche étant considérée comme la base et la pépinière des classes. Ils avaient même supprimé depuis longtemps le fanal de la tour de Bouc, sous prétexte que la lumière écartait le poisson; mais M. Mithon obtint le rétablissement de ce fanal, institué par César de Vendôme, grand maître de la navigation, seigneur de Martigues, et dont les navigateurs avaient toujours continué de payer les frais.

Pour donner quelque émulation aux employés des classes, M. Mithon leur fit accorder une légère augmentation d'appointements; ce qui était d'autant plus convenable, que les frais de régie des classes, au milieu de l'espèce d'abandon où elles étaient tombées, étaient plus faibles qu'ils n'avaient été réglés trente ans auparavant [1].

Le meilleur bien qui fut obtenu de cette revue générale des classes fut le rétablissement de la vérité sur de nouvelles matricules. L'accroissement nouveau de la population mari-

[1] Les appointements réglés en 1693 pour les classes de Provence et de Languedoc étaient de 25,630 fr.
Ceux portés en 1724, de 19,100 fr.
Ceux proposés après la revue des classes, de 23,410 fr.

time pouvait être espéré de son repos, de la navigation commerciale, et de la liberté plus grande que la paix lui rendait (1724). Car cette institution a cela de bon, qu'elle peut prospérer abandonnée à elle-même, et sans presque que l'État s'y fasse sentir. M. Mithon aurait voulu renouveler ces revues tous les trois ans, mais il en fit inutilement la proposition.

Cet intendant eut à réparer dans ce même temps l'étourderie d'un fermier général, nouveau et entrepris dans les affaires, qui avait été chargé de transporter des sels de Berre à un entrepôt établi à Arles. Le sieur Micault, nom de ce personnage, était resté à Paris au milieu des plaisirs, et avait laissé passer la belle saison pendant laquelle les alléges peuvent naviguer, croyant que toutes sortes de bâtiments pouvaient remonter à Arles; il était revenu en hiver. Il éprouva alors des retards et se plaignit au contrôleur général, rejetant le blâme sur le commissaire des classes et sur l'intendant; inférant de là que la marine était inutile au roi, et entrant, dit M. Mithon, dans les raisonnements d'un homme qui n'est jamais sorti de Paris, qui ne connaît et ne sait rien. Il lui pardonna ces puérilités, et finit cette affaire comme s'il en était seul chargé, en commandant des bâtiments pour le transport, et faisant saisir les moments favorables pour leur navigation. Le fermier général reconnut ses torts et vint à Toulon faire ses excuses à M. Mithon.

Il venait tous les ans de la Catalogne plus de 130 bateaux pour faire la pêche du corail, depuis la Ciotat jusqu'à Ville-Franche; ils avaient des filets pour prendre des poissons, et, souvent, quand ils étaient les plus forts, ils chassaient les français des meilleurs postes. Il fut question de leur faire payer un impôt sur leur corail et leur poisson; mais cette proposition ne fut pas agréée, par la singulière raison que la taxe aurait semblé reconnaître un droit acquis. Pourtant on prit des mesures pour que les pêcheurs français ne fussent pas inquiétés par les Catalans, et ceux-ci ne furent tolérés que pour pro-

curer, disait-on, une plus grande abondance de poisson, et à meilleur marché, ce qui n'a pas toujours été vrai. Les Catalans ont continué de venir; ils ont réussi à maintenir leur pêche libre et sans taxe sur les côtes de la Provence. Ils ont même eu le secret, dans la suite, de se faire protéger par les communes et par les amirautés, au préjudice des nationaux, que le bon droit n'a pas toujours garantis de leurs empiétements, malgré l'appui qu'ils trouvaient dans l'administration maritime. Il sera question plus tard de débats entre eux, qui eurent l'intérêt et la vivacité des grandes causes.

1725. — Un projet d'armement pour 1725 avait été annoncé, dans le but non-seulement d'imposer encore du respect aux puissances de la Méditerranée, mais d'entretenir les officiers dans leur métier, qu'ils oubliaient au milieu de l'oisiveté; de faire des officiers mariniers, et de donner de l'âme au service de la marine. Chacun sentait qu'elle avait besoin d'exercice, pour qu'une déclaration de guerre ne la trouvât pas tout à fait engourdie. L'amour de l'état se reprenait dans le corps des officiers, et ce réveil était peut-être le fruit des leçons d'un habile professeur, le père Laval, mathématicien de distinction, qui, ayant été fait en 1723 maître d'hydrographie du port de Toulon, renouvelait le goût des sciences maritimes et le zèle du travail, négligés depuis longtemps [1].

Cependant les officiers ne recevaient pas encore d'encouragements personnels; il n'avait pas été fait d'avancement dans la marine depuis près de vingt années; il y avait des gardes de la marine de quarante ans; il n'y eut de nouvelle promotion que le 24 mars 1727.

L'Invincible et *le Tigre* furent armés au printemps et partirent au commencement de juin. Ils s'arrêtèrent à Livourne, où leur présence fit un bon effet pour la protection

[1] Le père Laval eut pour successeur, en 1728, après sa mort, le père Châtelard, son neveu, qui a laissé divers ouvrages, entre autres un Recueil de mathématiques à l'usage de la marine, imprimé en trois volumes.

du commerce, surtout par rapport aux Anglais, qui dominaient dans ce port et y avaient quantité de vaisseaux. Après avoir parcouru les diverses Échelles de la Barbarie, ils arrivèrent à Tripoli, où ils furent accueillis à leur satisfaction. Le Pacha leur fit les réparations exigées de quelques violations commises par des corsaires. La crainte avait rendu cette république docile.

De temps à autre, on apprenait la nouvelle de quelque insulte faite par un armement barbaresque, dont souvent on ne reconnaissait pas la nation, et on ne savait à qui en demander la réparation. Le récit trop répété de ces actes de piraterie donnerait de l'ennui, sans offrir de l'intérêt, et il ne sera plus fait mention que de ceux qui auront excité avec quelque force l'attention du port.

Le Grand Seigneur avait armé cinq vaisseaux, qui devaient croiser jusqu'au détroit et relâcher à Toulon. La même recommandation qu'en 1723 fut donnée de leur faire un bon accueil; mais ils ne se hasardèrent pas si loin. La crainte de rencontrer une escadre de 6 vaisseaux et 3 galères de Malte, qui était en mer, et la nouvelle d'une révolution prochaine à Constantinople, où Meri-Marmouth menaça un moment de s'emparer du trône, hâtèrent leur retour. On en fut fort aise à Toulon, « parce que le Grand Seigneur devait savoir » gré des dispositifs faits pour recevoir ses vaisseaux, sans » qu'ils eussent rien coûté ».

Le vice-amiral Abdy-Rays, commandant cette escadre, se plaignit par une lettre à l'intendant de la marine qu'un navire de Saint-Tropez avait averti de sa présence un corsaire maltais mouillé à la Lampedouze, qui, sans cet avis, aurait été pris. Il n'y avait en cela rien de contraire au traité, et il ne fut rien répondu à ce rays, afin d'éviter toute contestation qui aurait pu être contraire à ses prétentions [1].

[1] Cette escadre ottomane avait à bord un commissaire de l'empereur d'Allemagne. L'amiral devait être son médiateur pour traiter de la paix à Alger et

Le conseil de construction du port avait fait la proposition de doubler tous les vaisseaux tant neufs que vieux, en planches de sapin d'un pouce ou 13 lignes, en les garnissant intermédiairement de bourre, pour épargner de fréquentes carènes. Cette pratique n'avait été mise en usage jusqu'alors que pour les vaisseaux destinés à des voyages de long cours. On la considérait comme devant tenir la coque sèche, et pouvant préserver la carène des vers. Le ministre hésita à ordonner cette innovation, mais l'avis unanime du port l'y détermina.

Cette circonstance intarissable des vermines dans le port de Toulon venait de faire renouveler une ancienne proposition, tendant à fermer la Chaîne-Neuve par un batardeau, ainsi que la grille de la Boulangerie, parce qu'on prétendait que la communication des eaux vives entretenait les vers, et que si l'on bouchait ces deux endroits les égouts qui tombent dans la vieille darse les détruiraient. Cette idée avait été émise depuis 1710, où l'on avait eu le dessein de fermer tantôt la nouvelle darse, tantôt la vieille, pour perdre le moins possible des eaux douces qui y arrivent, et qu'on supposait avoir la vertu de faire périr les vers; mais les partisans de ces deux divisions d'un même système convenaient que le meilleur parti était de caréner souvent les vaisseaux, et c'était dans un moment où les vaisseaux étaient presque abandonnés sans carénage. On s'accordait à dire qu'autrefois les vaisseaux étaient bien moins endommagés des vers dans la vieille darse que dans l'autre, et l'on y tenait amarrés de préférence tous les vaisseaux qu'on pouvait y faire entrer. On croyait même que lorsqu'un bâtiment entrait dans la vieille darse, les huîtres attachées à sa quille périssaient en vingt-quatre heures, mais

à Tunis. Il ne fut pas écouté à Alger, et le bey de Tunis se montrait également sourd; mais, dans une dernière audience, les envoyés du Grand Seigneur et l'amiral lui firent tant de lamentations, se désespérant et s'arrachant la barbe, qu'il se laissa fléchir, et fit avec le commissaire de l'Empereur une paix que ses corsaires n'étaient guère disposés à observer.

cet effet n'avait plus lieu, disait-on, depuis qu'il y arrivait moins de résidus des savonneries et des tanneries, dont le nombre avait diminué dans la ville, à cause des droits trop forts qu'il leur fallait payer. Les savonniers avaient, à diverses reprises, et notamment en 1724, demandé une diminution de droits sur leurs huiles ; ils étaient appuyés par la marine de Toulon, qui voyait dans l'augmentation des fabriques l'assainissement des eaux de la darse ; mais le contrôleur général des finances n'avait jamais voulu y satisfaire, et s'y refusa encore, sur l'allégation que les eaux des savonneries ne détruisaient pas les vers. Certes, de ces deux opinions, on ne pouvait pas démontrer alors justement laquelle était la vraie ; on l'ignorait de part et d'autre; mais chacun se laissait aller à son préjugé et à son intérêt.

La nouvelle proposition de clore la Chaîne-Neuve et la grille de la Boulangerie vint après un dernier refus de ce genre; elle était présentée par le lieutenant de port Beaussier. Le ministre de la marine l'accueillit avec une extrême confiance, et fit assembler un conseil de construction pour l'examiner. Elle y fut heureusement rejetée, car on aurait dégradé le port, et on en aurait diminué les commodités pour un motif fort incertain. Les considérations du conseil de construction furent puisées dans le préjugé même ; elles dirent que, depuis que les vermines s'étaient introduites dans la vieille darse, cette clôture perdait de son utilité, et que, d'ailleurs, la méthode que l'on adoptait de doubler les vaisseaux en bois de sapin allait parer à cet inconvénient.

M. Mithon venait de réussir à établir à Dardennes une fabrique d'ancres, après avoir fait des réparations au chemin et avoir aplani des constestations qui s'étaient élevées au sujet des eaux entre le consul de la ville et le propriétaire des Dardennes. La fabrication des grosses ancres était négligée dans tout le royaume, et l'intendant avait beaucoup tenu à celles de Dardennes, jugeant qu'il serait fâcheux

d'avoir recours à l'étranger comme autrefois pour de pareils achats. Cependant la difficulté des chemins, dont la réparation et l'entretien tenaient à beaucoup de causes, lui fit désirer, trois ans après (1728), de voir rétablir une ancienne fabrique de ces grosses ancres qui existait à Vienne, dans le Dauphiné; et, plus tard, sur d'autres contestations, il fit abandonner tout à fait Dardennes, en créant des ateliers de forge dans l'arsenal même.

1726. — Il était accordé depuis quelques années un fonds de douze millions pour les dépenses générales de la marine et des galères. Ce crédit fut réduit, pour l'année 1726, à huit millions, dont 6,500,000 fr. pour la marine et 1,500,000 fr. pour les galères [1]. Il fallut donc diminuer les dépenses du port, et éloigner les espérances données l'année précédente; il fut résolu qu'il n'y aurait point d'armement, et quant aux constructions, le ministre fit pressentir la déplorable résolution de ne plus faire aucune augmentation au nombre des vaisseaux existants, et seulement de remplacer ceux qui vieilliraient; il n'y avait alors plus de navire sur les chantiers depuis plusieurs mois, et ce n'est qu'à la fin de l'année qu'il fut permis de mettre la quille d'un vaisseau de 62, *le Léopard*.

Les 30 compagnies franches de la marine, qui étaient de 45 hommes, furent organisées en 15 compagnies de 60 hommes, c'est-à-dire diminuées du tiers.

Cependant Alger venait de se raccommoder avec la Suède, la Hollande et l'Empire [2], et on craignait en France que cette

[1] Le projet des dépenses ordinaires du port de Toulon pour 1726 fut réduit à 1,063,000 fr., indépendamment d'un fonds extraordinaire pour les armements s'il en était ordonné, et pour payer quelques principales munitions. Comme il n'y avait de galères qu'à Marseille, il en résultait que si rien n'était distrait des 1,500,000 fr. alloués pour les galères, le port de Marseille dépensait plus que celui de Toulon.

[2] Le traité d'Alger avec la Suède fut fait par l'entremise d'un juif de Livourne, et tenu secret. Il contenait en substance que Sa Majesté Suédoise donnerait 36,000 piastres au dey, payables en mâts du Nord (le besoin de mâts avait porté le dey à ce traité); au moyen de quoi le dey accordait des assurances

république, qui ne pouvait subsister que par la course, étant en paix avec les principales puissances, ne fût forcée, par la turbulente milice turque, de déclarer la guerre à la France. Des projets d'armement furent alors faits pour 1727, afin de s'en garantir.

Le premier dessein du ministre avait été d'armer 3 vaisseaux pendant six mois, mais l'intendant lui proposa d'en armer 4 ou 5 pour trois mois. La dépense ne devait pas en être plus forte, et un plus grand appareil était plus capable d'inspirer de la crainte aux Barbaresques. C'était une croisière d'ailleurs qui pouvait être faite en trois mois, et en armant plus de vaisseaux on instruisait un plus grand nombre d'officiers, et on semblait donner plus de mouvement à la marine.

Le chef d'escadre Duquesne, commandant du port, mourut le 17 novembre. Il n'était pas seulement recommandable comme neveu de l'illustre Duquesne, mais encore par sa bravoure et ses talents personnels. Il était privé du bras droit, qu'il avait perdu dans une affaire glorieuse. Sa fortune avait été convertie en papiers par le système, et il laissait une nombreuse famille dans la nécessité.

Le commandement du port appartint après lui à M. de la Varenne.

1727. — Le ministre demanda confidentiellement à M. Mithon si la santé de M. de Mons lui permettait de naviguer. Sur sa réponse affirmative, le commandement de 3 vaisseaux et 2 frégates, qu'on devait tenir prêts à sortir le 1[er] mai, fut donné à ce chef d'escadre. *Le Solide* et *le Ferme*, vaisseaux neufs, se trouvaient déjà pourris en beaucoup de parties; ce dernier cependant fut admis dans l'expédition, qui se trouva

pour six vaisseaux suédois, qui pourraient naviguer librement dans la Méditerranée pendant dix ans. La Hollande donna, pour le prix d'une trêve de cinq ans, une assez grande quantité d'armes et de munitions, et cependant il y avait à Alger une escadre de huit à dix vaisseaux hollandais, qui avait intimidé cette ville.

composée des vaisseaux *le Ferme*, *l'Invincible*, *le Toulouse*, *l'Alcyon* et *le Tigre*.

Le port manquait de chanvres. Il lui était recommandé de préférer ceux de Bourgogne et de Dauphiné, et de n'en acheter à l'étranger que dans les occasions pressées. La circonstance où il se trouvait fut un motif pour faire un achat de chanvre de Piémont, qui était trouvé supérieur à ceux de France. Le chanvre de Bologne n'était pas recherché, parce qu'il n'était pas cru bon à recevoir le goudron; il n'était jugé utile que pour les câbles et les cordages des galères, qu'on ne goudronnait pas.

Un nouveau marché fut passé avec le munitionnaire des vivres pour trois ans. La ration revenait de 10 à 11 sous.

Pendant le travail de cet armement, le chef des constructions Levasseur tomba à la renverse au fond de la cale d'un vaisseau; il se fit une grave blessure dont il mourut le lendemain. Le mauvais succès de ses dernières constructions l'avait mis dans un chagrin inexprimable. On le voyait dans une continuelle rêverie, et portant de côté et d'autre ses pas incertains.

Les 5 vaisseaux de Toulon devaient se réunir, aux îles Fomentières, à 6 vaisseaux commandés par le marquis d'O, que le ministre était allé voir armer à Brest. Le projet des deux escadres était de se montrer ensemble à Alger et à Cadix. Celle de Brest devant tarder un peu à partir, l'armement des vaisseaux de Toulon se ralentit, car on faisait toujours en sorte que les vaisseaux armés séjournassent très-peu en rade avant de prendre la mer. Mais il fallut le hâter pour réprimer de nouveaux attentats exercés par des corsaires tunisiens. Ces corsaires s'étaient répandus en grand nombre, dans le mois d'avril, sur la côte de Provence, et mouillaient aux îles d'Hyères. Ils commencèrent par se jeter sur des bâtiments étrangers dont ils poursuivaient les équipages fuyant à terre, en débarquant après eux, malgré qu'ils ne pussent faire de

prises qu'à dix lieues des côtes françaises. Ils attaquèrent bientôt des bâtiments français, où ils blessèrent et tuèrent du monde. C'étaient des corsaires *de force;* ils s'éloignaient, revenaient encore, prenant langue à Porquerolles, feignant d'être venus sur la côte pour prendre la patache de Villefranche; mais ils n'en continuaient pas moins leurs brigandages. *Le Tigre*, envoyé contre eux, reprit quelques navires génois et catalans, et s'empara d'un corsaire de 38 canons, monté de 172 Maures, et commandé par un renégat. Ces transfuges étaient les plus dangereux par leur audace et la connaissance qu'ils avaient des localités.

Malgré les apparences ordinaires du bey de vouloir faire justice, les insultes avaient pris un tel caractère, qu'il ne fallait pas tarder à s'en faire rendre raison, surtout ayant les armes à la main. Les avis des chefs du port étaient que, s'il ne rendait pas une justice prompte, il fallait faire retirer le consul et les négociants français de Tunis, et attaquer la ville, en faisant suivre de près l'insulte par le châtiment; qu'il ne fallait pas tant ménager les paroles dans les réclamations qu'on faisait, trop de ménagements ne servant qu'à donner plus d'audace à ces barbares, qui s'imaginaient pouvoir tout faire impunément; qu'on avait souvent éprouvé qu'en leur parlant avec plus de hauteur et de force, on les obligeait à faire ce qu'on exigeait d'eux. S'ils continuent leurs pirateries, ajoutait M. Mithon, nous aurons, quoique en paix, tous les désagréments de la guerre, notre commerce en sera troublé, et nous deviendrons le mépris des nations, qui nous reprocheront de ne pas garantir la sûreté de nos côtes [1].

Sur des ordres pressants, M. de Mons partit avec quatre vaisseaux. Il laissa *le Tigre* pour croiser pendant un mois sur

[1] Cette excursion des corsaires barbaresques avait donné de telles craintes, qu'au lieu de quatre-vingts bâtiments étrangers qui étaient venus en 1726, pour la foire de Toulon du 15 novembre, et qui se tenaient ordinairement à Castigneau, on n'en avait compté en 1727 que quinze.

la côte, le chargeant de ramener ensuite à Tunis le corsaire capturé. A l'arrivée de l'escadre, le bey paraissait disposé à tout rendre, même les étrangers pris, leurs bâtiments et leurs effets; mais c'était plutôt par crainte de l'escadre que de bonne foi. M. Pignon, consul de France [1], homme de fermeté et d'esprit, et bien instruit du caractère du bey et de la nation, estimait qu'il ne fallait plus employer des voies de représentation et de plainte, mais agir offensivement et bombarder Sousse. M. de Mons entra cependant en pourparlers, demanda des audiences, et se laissa surprendre par le bey, qui ne manqua ni de ruse ni de fermeté. Ce prince l'amusa par des promesses pendant plusieurs jours jusqu'à l'arrivée du corsaire capturé. La France poussa tellement dans cette occasion son respect pour le traité de paix, qu'elle renvoya à Tunis vingt esclaves de différentes nations chrétiennes, qui se trouvaient sur le corsaire. Aussitôt que ce bâtiment fut en vue, le bey fit arrêter plusieurs canots de l'escadre, avec les officiers et les matelots qui étaient allés à terre avec trop de confiance, et fit dire qu'il ne les rendrait point qu'on ne lui eût remis le corsaire et son équipage. M. de Mons, qui s'était pour ainsi dire livré entre les mains du bey, et s'était mis hors d'état d'obtenir les satisfactions demandées, racheta, par la livraison pure et simple du corsaire, les prisonniers de son escadre, et n'eut plus d'autre parti à prendre que de mettre à la voile. Son imprévoyance et sa faiblesse furent blâmées, autant par le ministre que par l'opinion des officiers de la marine; mais on n'en résolut pas moins de punir sévèrement le bey [2].

[1] M. Pignon fut envoyé consul en Égypte en 1730 pour faire des recherches d'antiquités et de plantes et animaux.

[2] M. de Mons, dont le caractère s'est déjà montré, avait défendu au commissaire de son escadre de porter le pavillon à l'arrière de son canot. On voit dans la correspondance qui eut lieu pour cette discussion qu'il était sans exemple qu'on eût empêché un commissaire de le porter. Il ajouta à cette défense l'empêchement qu'il lui fit d'assister à l'audience du bey. L'intendant se plaignit

Après avoir quitté Tunis, l'escadre rencontra les vaisseaux de Brest, qui en passant le détroit avaient vu le feu des bombes et des canons du siége de Gibraltar, entrepris par les Espagnols. Ils se présentèrent ensuite devant Alger, et n'y firent rien d'intéressant, ignorant que six jours avant un corsaire y était entré avec un bâtiment génois, qu'il avait pris devant Bandol, si près de terre qu'une partie de l'équipage avait pu se sauver à la nage. Le dey l'avait déclaré de bonne prise, sur l'affirmation du rays, par serment, qu'il l'avait pris à 50 milles au large, serment qu'il était obligé de croire. Le consul français, nommé Durand, n'avait pas parlé de cet attentat. C'était un homme d'une grande timidité, qui cherchait à excuser les contraventions des Algériens. Il n'osait porter au dey aucune plainte, accoutumé d'ailleurs dès l'enfance dans ce pays, et plus mahométan que chrétien. Cependant le dey, sur les réclamations que plus tard le consul reçut l'intimation de lui présenter, restitua le bâtiment génois ou son équivalent. Il témoignait vouloir vivre en bonne intelligence.

L'escadre rentra à Toulon le 16 septembre et désarma. Le bey de Tunis avait poussé l'insolence jusqu'à oser demander, par une ambassade, des satisfactions à la France, pour les bâtiments qu'on lui avait pris. Cette nouvelle insulte choqua vivement le gouvernement, et il ne permit pas aux trois ambassadeurs du bey, qui s'étaient mis en route, de s'avancer près de Paris. Une troisième galiote à bombes, nommée *la Foudroyante,* fut construite en très-peu de temps. Des bombardiers furent exercés, et on ne s'occupa plus que de l'armement pour 1728.

1728. — Tunis était menacée d'une guerre intestine. Le

de cette affectation à avilir les commissaires et anéantir leurs fonctions. Le ministre blâma M. de Mons pour l'un et l'autre cas, et établit de nouveau, quant au premier, que les commissaires devaient avoir le pavillon à l'arrière de leur canot (*Dépêches des* 18 *septembre et* 6 *octobre* 1727).

neveu du bey, qui lui avait déclaré la guerre, avait battu son armée; le bey était en campagne avec tous ses ministres, et l'on craignait de ne savoir avec qui négocier. Néanmoins l'expédition ne pouvait se faire plus à propos pour exciter l'alarme dans le pays. Le bey eut enfin l'avantage sur son neveu, qui fuyait dans les montagnes, et la révolte était dissipée quand l'escadre arriva.

L'escadre était commandée par le chef d'escadre de Grandpré, et composée :

Des vaisseaux	*le St-Esprit*,	
	le Léopard.	
Des frégates	*le Tigre*,	
	l'Alcyon,	
	le Grafton,	venues de Brest pour faire
	l'Astrée,	partie de l'expédition.
De la flûte	*la Seine*,	

De trois galiotes à bombes,

Et de deux galères qui, ne pouvant suivre les vaisseaux en pleine mer, côtoyèrent l'Italie pour les rejoindre devant Tunis.

M. de Grandpré et M. d'Héricourt, commissaire général de la marine, furent chargés ensemble des négociations auprès du bey, et le trouvèrent disposé à un accommodement. Ils obtinrent tout de lui. Le montant de ses restitutions fut de plus de cent mille livres, indépendamment de la liberté des prisonniers faits et de vingt esclaves étrangers, demandés en sus, sans doute en regret de la restitution des esclaves rendus avec le corsaire, ou les mêmes peut-être.

La France n'exigea rien pour les dépenses occasionnées par divers armements tunisiens qui avaient relâché à Toulon, préférant la liberté de vingt esclaves à la somme qui aurait pu en revenir. Un article du traité lui permit de confisquer comme pirates les corsaires qui viendraient croiser à moins de dix lieues de ses côtes; et un autre article porta que le bey en-

verrait un ambassadeur pour demander pardon au roi. L'argent des restitutions fut distribué à Toulon, avec quelque solennité, aux anciens propriétaires, et les esclaves délivrés furent habillés et renvoyés chez eux avec une somme pour leur conduite. Les puissances voisines, disait l'intendant, connaîtront avec quelle magnanimité le roi leur fait rendre justice et soutient l'asile de ses côtes.

Sur ces entrefaites, Tripoli, citée comme la plus vile des républiques de Barbarie, déclara la guerre à la France et s'empara de plusieurs bâtiments. L'escadre, prévenue à temps, arriva devant Tripoli, ne put rien obtenir, et jeta sur la ville, pendant six jours, 2,000 bombes qui renversèrent 800 maisons. Le mauvais temps empêchant de continuer l'attaque dans une rade mal sûre, l'escadre revint à Toulon, à l'exception de *l'Astrée* et du *Tigre*, qui restèrent en croisière sur les côtes de Tripoli et furent bientôt joints par la petite frégate *la Nymphe*, de 14 canons, construite et armée en deux mois.

La construction de *la Nymphe* fut due à l'observation qui fut faite que des bâtiments légers, moins dispendieux que des vaisseaux, étaient plus propres aussi pour courir sur les corsaires africains. Une assez grande quantité de petits bois restés des approvisionnements précédents encourageaient à en construire, et l'on commença à en augmenter le nombre. Ce fut presque une innovation dans l'armée maritime, car la flotte avait consisté jusqu'alors dans les vaisseaux et les frégates, qui en faisaient toute la force et tout le nombre, sauf quelques flûtes, quelques galiotes, et des brûlots qui tendaient à disparaître des armées navales. Il y avait très-peu ou presque point de bâtiments légers. Insensiblement leur nombre a dépassé celui des gros bâtiments, et, sans forcer les dépenses, a permis de porter la protection du commerce et les communications sur une infinité de points à la fois, et dans les parages les plus éloignés.

Pendant que l'on construisait deux frégates légères de 30 canons, *le Zéphyre* et *la Flore* [1], qui furent bientôt suivies de 2 barques et de 4 brigantins, le port équipa en guerre quelques chebecks marchands, et la chambre de commerce de Marseille arma de son côté deux bâtiments, auxquels la marine militaire accorda des garnisons, des canons et des munitions pour protéger les bâtiments français dans le Levant.

La frégate *le Grafton* retourna bientôt à Brest avec le *Jason*, autre frégate qui avait été envoyée de ce dernier port pour porter des vivres au *Grafton* et à *l'Astrée*, afin, disait le ministre, de maintenir l'ordre et la distinction qu'on voulait conserver dans la comptabilité des bâtiments, et ne pas mêler les dépenses des divers ports.

Le Léopard et *l'Alcyon* restèrent armés pour porter à Constantinople M. de Villeneuve, ambassadeur, qui était lieutenant général de la sénéchaussée de Marseille. Il emmena avec lui une grande suite de personnes, comme faisaient ordinairement ces ambassadeurs. Peu de temps après, M. de Villeneuve obtint de l'arsenal 100 fusils, pour mettre le palais de France en état de défense, en cas qu'on voulût le piller dans un temps de trouble. Ils lui furent envoyés emballés et sous une autre dénomination, pour ne pas exciter la méfiance des Turcs.

L'imprimeur Mallard, venu dernièrement de Marseille, avait imprimé bénévolement le traité de paix conclu avec Tunis, et la relation du bombardement de Tripoli. Le ministre s'en formalisa, et menaça le sieur Mallard de poursuites, qui auraient pu le conduire au carcan et aux galères, punition infligée à ceux qui imprimaient quelque chose sans la

[1] *Le Zéphyre* et *la Flore* furent essayées à l'aviron, et allaient bien. Ces deux bâtiments eurent de bonnes qualités; il n'en fut pas de même de *la Nymphe*, qu'on avait d'abord jugée aller également bien à la voile et à la rame : elle n'avait été essayée qu'en rade. Après sa campagne, elle ne fut plus armée; on jugea que sa construction avait été manquée, et elle fut vendue en 1735 avec ses agrès, pour 8,800 fr.

permission du roi. Les consuls de Toulon, qui étaient les juges de police, s'excusèrent de n'avoir pas prévu cet inconvénient, sur ce qu'il n'y avait pas eu d'imprimerie établie dans la ville avant celle du sieur Mallard; néanmoins, les exemplaires furent saisis et brûlés.

Depuis 1713, le désarmement des vaisseaux se faisait à l'entreprise, usage qui n'était suivi qu'à Toulon. La difficulté de retenir les matelots au désarmement, le peu de travail qu'ils faisaient en ne se présentant qu'aux heures des appels et des repas, même les dégâts qu'ils commettaient, la continuation des vivres et de la demi-solde, avaient déterminé le port à prendre cette mesure. Mais le ministre ordonna (*Dépêche du 6 octobre* 1728) d'en revenir pour le désarmement à la marche prescrite par l'ordonnance de 1689, à cause d'inconvénients plus grands qui en résultaient : les officiers du port n'étaient chargés des vaisseaux que lorsqu'ils leur avaient été remis après le désarmement; les officiers de vaisseau ne pouvaient en être chargés raisonnablement, lorsqu'il n'y avait à bord pour les garder ni soldats ni équipages; de sorte que les vaisseaux restaient, pendant cet intervalle, sans être à la charge de personne, excepté d'un entrepreneur qui n'était pas capable d'en répondre. S'il se trouvait du déficit, les maîtres et les entrepreneurs s'en rejetaient le blâme; ce qui donnait lieu à des pillages et à des dégradations, d'autant plus faciles à commettre, qu'on ne savait à qui s'en prendre pour en faire rendre justice. Les entrepreneurs confiaient d'ailleurs ce travail à toutes sortes de gens, non matelots ni hommes de mer, gens moins soigneux et moins fidèles que des maîtres, dont l'honneur et l'intérêt consistaient à rendre le désarmement en bon état. Finalement, en pressant les maîtres, la demi-solde et les vivres ne devaient pas coûter plus cher que le prix fait.

Depuis quelque temps la fonderie de Saint-Gervais, qui fournissait à la marine des canons, des fers, des clous, tra-

vaillait peu; elle avait même suspendu ses ouvrages, et l'on craignait la dispersion des ouvriers à l'étranger. M. Mithon, voyant dans l'avenir, provoqua et obtint la remise en activité de cette usine, quoique ses productions ne fussent pas nécessaires pour le moment.

La fonderie de Toulon avait aussi besoin d'être soutenue; oubliée depuis quelque temps, on trouvait déjà difficilement des ouvriers fondeurs. On parvint cependant à faire encore deux petites fontes par an [1].

Les classes profitaient du bon ordre que le commissaire Pomet y avait établi. Il se faisait tous les ans une augmentation progressive de matelots. Les petites levées que les médiocres armements annuels demandaient s'exécutaient avec assez de facilité; elles n'épuisaient pas la classe de service, car les trois classes déterminées par les ordonnances de 1670 et 1689 pour la Provence et pour le Languedoc avaient été reconstituées, et bientôt parut le règlement du 10 mai 1728, qui confirma ce qui avait été réglé par la levée des gens de mer, et y ajouta quelques adoucissements. Les officiers des classes pouvaient laisser embarquer sur les bâtiments destinés pour le petit cabotage les gens de mer de la classe de service qui n'avaient pas encore été commandés; ceux des classes qui n'étaient point de service pouvaient s'embarquer en toute liberté pour le long cours, pourvu qu'ils pussent être de retour pour l'année de leur appel. Enfin, il fut déclaré qu'aucun matelot, s'il n'était pas de la classe de service, ne pourrait être levé pour l'armement des vaisseaux du roi sans un ordre

[1] Il fut passé un marché avec le maître fondeur aux prix suivants :

700 fr. pour chaque canon de 36, 24, 18 et 12;
467 fr. pour ceux de 8, 6 et 4;
700 fr. pour chaque mortier à semelle;
400 fr. pour chaque mortier à tourillon.

On lui passait, en outre, de 7 à 8 pour 100 de déchet sur la matière de fonte, qui seule lui était fournie. Les charbons, les moules, etc., étaient fournis par l'entrepreneur.

particulier de Sa Majesté. Cependant il y avait encore des difficultés pour concilier le service avec le commerce. Le petit cabotage et la pêche n'étaient pas suffisants pour employer toute la classe de service, et les bons matelots avaient de la répugnance à s'employer à cette navigation. C'était les exposer à déserter et à abandonner leurs familles, car il n'était pas question de leur payer une demi-solde; c'était forcer les négociants, empêchés d'embarquer pour le long cours des matelots qui étaient ou allaient être de la classe de service, à prendre des étrangers. M. de Maurepas, montrant de l'égard pour ces observations, déclara (*dépêche du 18 octobre* 1728) que le roi trouverait bon qu'il fût permis aux gens de mer de Provence et du Languedoc de s'engager, jusqu'au mois de février de l'année de leur classe de service, pour quelque voyage que ce fût; et que, s'il était ordonné des armements avant leur retour, on prendrait par préférence les gens de mer des autres classes qui n'auraient point été commandés dans les précédentes levées, ce qui ferait que chacun servirait à son tour. Cette mesure tendait derechef à confondre les classes; mais elle avait du moins une apparence de raison, et diminuait un peu la gêne du matelot à s'embarquer.

Une proposition fut faite qui n'aurait pas été dédaignée dans un temps de guerre. Un Génois offrit de faire passer et domicilier en France 2 à 3,000 matelots de son pays. Mais déjà l'on prenait des mesures pour éloigner tous les étrangers de la navigation française. Les Italiens, et les Génois surtout, se couvraient du pavillon français. Pour éviter cet abus, le roi rendit une déclaration (*janvier* 1728) par suite de laquelle l'on raya du registre des capitaines, maîtres et patrons, tous les étrangers même naturalisés, ainsi que les capitaines, maîtres et patrons français mariés dans les pays étrangers à des filles étrangères. Cette déclaration fut jugée très-avantageuse au commerce du royaume, que les Français feraient

seuls désormais, et ferait cesser les plaintes des régences de Barbarie sur l'abus du pavillon [1]. Il était même défendu, dans cette déclaration, d'adresser les bâtiments dans les pays étrangers à d'autres qu'à des Français; mais cette dernière disposition ne put se maintenir, parce qu'elle contrariait le commerce, qui trouvait souvent plus de sûreté vis-à-vis des étrangers domiciliés dans leur pays, y ayant des biens-fonds, qu'en des Français quelquefois sans fortune, sans garantie, et qu'on ne rencontrait pas toujours dans les pays étrangers.

Cependant les Tripolitains continuaient leurs courses contre les bâtiments français; ils avaient mis en mer jusqu'à dix-neuf corsaires qu'ils pouvaient augmenter, et ils avaient pris quinze à seize de nos bâtiments. Le pacha de la Canée, nommé Jamonkaya, homme très-estimé et fort entreprenant, témoigna au consul français de sa résidence qu'il serait bien aise que le roi l'employât à soumettre cette république. Il avait voulu autrefois déposséder le pacha de Tripoli, et y avait un parti considérable.

D'un autre côté, M. Mithon eut un entretien avec l'ambassadeur tunisien qui revenait de Paris. Tunis était en guerre avec Tripoli, et le bey, pour contenter l'ambition de son neveu, aurait voulu le mettre à la place du pacha de Tripoli. Mais la France refusa de l'y aider; elle déclara qu'elle ne cherchait qu'à se faire rendre satisfaction des Tripolitains; que les vaisseaux qui tiendraient le port de Tripoli bloqué suffiraient pour y entretenir les troubles qui y régnaient, et que ce serait au bey de Tunis d'en profiter.

Pendant que tous les bâtiments légers, qui consistaient en 6 frégates : *l'Astrée*, *la Nymphe*, *le Zéphyre*, *la Flore*, *l'Amazone* et *la Thétis* (ces deux dernières venues de Brest),

[1] Comme dans les États de l'Empereur on n'empêchait pas cet usage, les puissances d'Italie se rejetèrent de ce côté pour se couvrir du pavillon de l'Empire, que l'on vit porter aux Génois, aux Toscans, aux Sardes, et même aux Catalans; mais les régences de Barbarie s'en plaignirent, et ce fut pour elles une occasion de rompre avec l'Empereur.

et en quelques barques et brigantins, croisaient devant Tripoli, on appréhenda que quelque corsaire barbaresque ne vînt commettre des déprédations jusque dans la rade de Toulon, ouverte et mal gardée. Une felouque fut armée pour y veiller.

Mars. — Le pacha de Tripoli s'était déterminé cependant à faire partir des envoyés pour demander la paix au roi. Le capitaine de Gouyon, commandant la division de frégates, reçut le pouvoir de traiter de la paix. Le traité fut envoyé au ministre, mais le roi refusait de le ratifier, parce que la traduction en turc n'était pas conforme au français, ce qui faisait soupçonner le pacha de mauvaise foi. En attendant, Tripoli restait bloqué. Le pacha renvoya les esclaves français et les bâtiments qui étaient encore en sa possession, car quelques-uns étaient vendus; et, par réciprocité, M. de Gouyon ne rendit point divers bâtiments tripolitains qu'il avait pris, mais seulement les prisonniers. Le pacha signa le nouveau traité, envoya, suivant la convention, soixante chevaux au roi, et ses ambassadeurs furent admis à demander pardon [1].

En raison de cette réconciliation, la France prêta deux bombardiers au pacha, qui les avait demandés pour bombarder la ville de Fezzan et la contraindre à payer le tribut. Mais ces deux bombardiers eurent défense d'enseigner le tir aux Tripolitains, et on ne se décida à les accorder que parce que le pacha n'aurait pas manqué de s'adresser aux Anglais, qui auraient voulu par là gagner sa confiance.

Pendant une absence de M. Mithon, qui était allé à Paris, M. d'Héricourt, commissaire général, fit une visite des vaisseaux désarmés et les trouva entretenus de calfatage, suivant l'usage ordinaire, mais avec un soin et une exactitude au-

[1] Un des ambassadeurs de Tripoli accusa, au retour, un voiturier de l'avoir volé en route. Celui-ci fut jugé et condamné aux galères; le pacha demanda sa grâce. L'ambassadeur fut très-mal vu à Tripoli pour avoir dénoncé le voiturier, et on l'accusa de friponnerie et d'imposture.

dessus de ce qu'il avait vu pratiquer dans aucun port. Malheureusement la pourriture des vaisseaux nouvellement construits germait d'une manière extraordinaire. On reconnut le tort que l'on avait eu d'y employer des bois verts et fraîchement coupés. On observa qu'autrefois, dans les forêts de l'intérieur, on faisait couper les bois à l'avance, et l'on attendait l'été qui suivait la coupe pour les voiturer aux bords des rivières, où on les mettait en piles sur des chantiers faits de bois défectueux, jusqu'au printemps suivant, qui était le temps convenable pour en faire des radeaux et les voiturer sur les rivières. Les pièces avaient le temps de se dégager de leur séve, et les vaisseaux duraient alors, répétait-on, plus que ceux que l'on construisait nouvellement. Ces réflexions firent juger que la pratique de faire sécher les bois en laissant longtemps les vaisseaux sur les chantiers avec leurs membres ne pouvait qu'être bonne; qu'il fallait même les y laisser pendant un autre intervalle, avec toutes leurs vaigres et une partie des bordages; et pour assurer l'exécution de ce nouvel ordre, il fut recommandé de ne point finir les vaisseaux en construction sans avoir donné avis au ministre du temps qu'ils étaient sur le chantier et de celui auquel il conviendrait de les achever.

M. d'Héricourt saisit ces occasions pour faire des représentations sur la manière de conserver les bois. « La plus commune » opinion, disait-il, est de les mettre sous l'eau; il y a des » avis tout opposés, et qui se croient également fondés en » raison et en expérience. C'est une matière qui n'a pas » encore été bien discutée, et qui est, comme beaucoup d'au- » tres, autant du ressort des physiciens que de celui des ma- » rins. » Nous parlerons souvent des opinions presque toujours contradictoires que le port a entendues sur la conservation des bois. Il eût pu être intéressant de grouper tous ces faits et toutes ces opinions, et d'en faire un historique jusqu'à nous; mais nous eussions manqué à un autre de nos buts : c'est la couleur du port à chaque époque que nous nous atta-

chons à retracer, et il nous semble qu'en faisant connaître chaque chose en son moment, nous aidons mieux à faire juger les hommes et leur temps.

M. Mithon essaya de vaincre le préjugé que le port avait conçu contre les bois d'Italie. Il représentait que les vaisseaux construits à Gênes duraient très-longtemps, de même que les vaisseaux et les galères de Malte faits en bois de cette origine. Il annonçait que, dans ce moment même, on construisait à Gênes un vaisseau pour la marine d'Espagne, et il assurait que les bois venus à Toulon il y avait dix ans, et que l'on avait jugés d'abord mauvais, avaient été reconnus depuis être très-bons à l'usage. Il fit et accueillit de nouvelles ouvertures pour une fourniture de bois de cette contrée, et il commanda des visites dans les forêts de la Toscane et de Lucques. Il finit dans le courant de l'année par traiter avec le sieur Grancelli, de Gênes. Ce marchand devait fournir 36,000 pieds cubes de bois par an; il lui fut accordé 51 sous le pied cube rendu à Toulon, et on lui donna 45,000 fr. d'avance sur sa fourniture de la première année (1729). Il n'était pas possible de rebuter à Toulon plus de 6 pour 100 sur le total de la fourniture. Cette clause était sujette à des inconvénients; mais, avant l'embarquement, des constructeurs et des maîtres sûrs et entendus devaient en faire une visite provisionnelle.

Le ministre ordonnait de mettre les plus grands soins aux radoubs, et il avait raison d'observer que ce n'était pas avoir des vaisseaux que d'en avoir hors de service. Il voulait qu'on préférât ce travail aux constructions neuves, et il représentait qu'en différant les radoubs ils deviendraient par la suite impossibles. Il recommanda de ne laisser dépérir aucun vaisseau, de ne pas entretenir, par préférence, les uns aux dépens des autres, et d'être en garde contre les propositions des constructeurs, qui n'aimaient que leurs ouvrages et ne demandaient ordinairement qu'à construire des vaisseaux neufs. « Il en » faudrait venir, ajoutait-il, à la démolition des vaisseaux an-

» ciens, pour en substituer de neufs de la façon du construc-» teur à la mode. » M. de Maurepas écrivait ces réflexions de sa main, et il ajoutait : « Cette façon de penser n'est pas » affectée au port de Toulon seul, mais je ne l'en approuve » pas davantage. » Toutefois, en recommandant de se livrer plutôt aux radoubs qu'aux constructions neuves, le ministre avait des vues qu'il ne développa que l'année suivante.

Avant d'en faire l'exposé, il ne sera pas inutile de présenter le tableau de la marine du port de Toulon au commencement de 1730. Depuis peu d'années, trois bâtiments avaient été rayés de la liste : *le Henri*, converti en vaisseau amiral en 1726, ainsi que *l'Invincible* et *le Cheval marin*, rasés en pontons en 1728 [1].

Il restait au port :

				Année de la construction.
9	*Le Conquérant,*	vaisseau de	68.	Toulon. 1688. Refait en 1712.
	Le Toulouse,	—	62.	Toulon. 1715.
	Le Duc d'Orléans,	—	74.	— 1723.
	Le Solide,	—	64.	— —
	Le Phénix,	—	74.	— —
	Le Ferme,	—	74.	— 1724.
	L'Espérance,	—	74.	— —
	Le Saint-Esprit,	—	74.	— 1725.
	Le Léopard,	—	62.	— 1727.
6	*Le Tigre,*	frégate de	50.	— 1724.
	L'Alcyon,	—	50.	— 1725.
	La Nymphe,	—	14.	— 1728
	Le Zéphyre,	—	30.	— —
	La Flore,	—	30.	— —
	La Thétis,	—	26.	Venue de Brest.
15				

[1] *Le Henri* avait été construit en 1687 à Dunkerque; *l'Invincible* en 1689 à Toulon; il dura, comme ponton, jusqu'en 1746; *le Cheval marin* avait été construit à Toulon en 1664 et refondu à Brest en 1688.

			Année de la construction.	
15				
2	*La Seine,*	flûte.	1722.	
	La Loire,	—	—	
3	*L'Ardente,*	bombarde.	1726.	
	La Tempête,	—	—	
	La Foudroyante,	—	1728.	
3	*La Conception,*	barque-vieille.		Bâtiments de la force des corvettes, armées ordinairement de 120 à 130 hommes.
	La Sibylle,	—	1729.	
	La Légère,	—	—	
4	*L'Épervier,*			Brigantins ou demi-galères de très-léger échantillon, construits en 1727. On avait voulu des constructeurs particuliers, habitués à ce genre de bâtiments. Ceux des galères y réussissaient mieux que ceux de la marine. Il semblait que l'art de la construction fût un art tout pratique.
	Le Vautour,			
	L'Assuré,			
	L'Inconnu,			
27				

LIVRE NEUVIÈME.

DE 1730 A 1738.

Suspension de toutes constructions. — Bois et mâtures. — Conservation des bois. — Armement de concert avec l'Espagne contremandé. — Duguay-Trouin visite le port de Toulon. — Escadre armée sous le commandement de Duguay-Trouin. — Conduite du marquis de Rouvray. — Affaire de Corse, violences d'un bâtiment génois. — Passage d'une escadre espagnole allant en Italie. — Discussion avec la régie des fermes. — Duguay-Trouin commandant de la marine, ses projets. — Expédition par *le Sund*. — M. Duhamel de Monceau, ses expériences sur les bois. — Guerre en Italie. — Lest en fer. — Armement de neuf vaisseaux. — Autres armements. — Sur l'administration de M. Mithon. — Les constructions ont langui. — Expédition en Corse; le roi Théodore. — Porte de l'arsenal.

1730. — Dès le commencement de l'année 1730, le ministre annonça que l'intention du roi était de suspendre les constructions pendant quelques années, jugeant qu'il y avait assez de vaisseaux dans les ports, et qu'il valait mieux rassembler des bois pour en construire un plus grand nombre quand on en aurait besoin, que de continuer de former des vaisseaux qui se trouveraient vieux au moment de s'en servir. La difficulté d'avoir des bois et leur imminente rareté étaient une excuse pour cette résolution. Le travail des arsenaux devait se réduire à radouber et entretenir les vaisseaux existants.

La diminution des travaux entraîna celle des ouvriers. L'intendant reçut l'ordre de ne garder que ceux qui seraient nécessaires, et de laisser aux autres la liberté d'aller travailler à Marseille et dans les autres ports, où le ministre supposait que l'on en manquait pour les constructions et réparations marchandes. Mais, loin de là, le commerce était en stagnation. Les ouvriers trouvaient difficilement à travailler ailleurs ou à

naviguer ; et alors l'intérêt du service commandant de les retenir dans l'arsenal pour les empêcher d'aller à l'étranger, on prit l'expédient de donner une demi-solde à la plus grande partie d'entre eux. Cette demi-mesure, quoique onéreuse à l'État, était insuffisante pour les ouvriers ; car M. Mithon, pour empêcher leur désertion, prit un arrêté qui leur défendit de sortir du royaume sous peine d'être punis comme déserteurs. A quoi le ministre répondit que sans doute il n'avait pas été plus loin que l'ordonnance du 8 février 1724, qui n'imposait cette peine que contre les *gens classés*.

Cependant cette nouvelle crise ne dura pas un an dans sa plus grande rigueur. Quelques ouvrages se présentèrent ; les radoubs, les armements, les constructions même, quelle qu'en fût la petite proportion, entretinrent le port. Dans le commencement de l'année, à peine s'occupa-t-on d'une seule frégate de 50 canons nommée *le Diamant*, dont heureusement on avait élevé quelques couples, et que le ministre permit de continuer avec lenteur. Mais dans l'année suivante, deux autres bâtiments, *l'Aquilon*, de 40, et *l'Eole*, de 64, furent mis en chantier, dans le but de remplacer les vaisseaux et frégates qui devenaient hors de service, et en même temps dans la vue de satisfaire les ouvriers et l'opinion du port.

Toutefois le projet de rassembler des bois fut suivi avec quelque persévérance. On en reçut de diverses parties de la France, et l'on s'appliqua à se pourvoir des assortiments nécessaires pour un certain nombre de vaisseaux.

Les forêts de la Bourgogne et de la Franche-Comté fournissaient ordinairement au port de Toulon. Ces deux provinces formaient deux départements, à la tête desquels étaient des commissaires et des constructeurs, tant pour les exploitations des bois que pour les achats et les expéditions de munitions navales qu'on tirait de l'intérieur. La diminution progressive de leurs ressources en bois, le système des marchés

substitué à celui de l'exploitation par économie, et une moindre importance pour les autres marchandises, parce que les fournisseurs se rapprochaient des arsenaux, où les adjudications devenaient plus étendues, déterminèrent, sur la proposition de M. Mithon, la réunion des deux départements en un seul. A cette occasion fut entrepris un recensement nouveau des forêts de ces provinces, pour en établir les ressources. Le dernier datait de trente-six ans.

Le constructeur Blaise Coulomb fut envoyé en Bourgogne pour les coupes qui devaient s'y faire. L'intendant, en annonçant que son fils, déjà maître, allait avec lui, ajoutait que ce jeune homme se servait de la hache aussi bien qu'aucun charpentier; que son père le voulait ainsi, et qu'il était bon que les constructeurs eussent commencé par là, ne fût-ce que pour savoir mieux ménager le bois dans la suite. Telle était l'opinion de M. Mithon, dont on s'est peut-être trop écarté depuis.

Les exploitations d'Italie pour lesquelles M. Mithon venait de traiter se réalisèrent : des constructeurs et des agents de l'administration avaient été envoyés dans cette contrée, dont les premiers bois arrivèrent dans le courant du mois de mai. Les coupes de ces bois, pendant plusieurs années, furent contrariées par des oppositions du gouvernement toscan; mais l'esprit mercantile et l'intérêt des fournisseurs aplanirent les obstacles toutes les fois qu'il s'en éleva, au point que l'exploitation d'Italie prit une grande activité. Les chargements se succédèrent; on en trouva les bois parfaitement beaux, fort sains et d'un grain fin et serré. Les mêmes entrepreneurs fournirent bientôt des bois d'orme, qu'on trouva également de bonne qualité [1]. Ils préféraient pour les transports à prix

[1] Le bois d'orme fut livré à 42 sous le pied cube. La rareté des bois d'orme pour pompes en avait fait confectionner souvent en deux pièces; au lieu d'une pompe de trente pieds, on en joignait deux de quinze, qu'on réunissait par des tuyaux en fonte. L'invention en venait de Toulon depuis vingt-cinq ans.

égal, des bâtiments français aux navires italiens, à cause des Barbaresques. Cependant une tartane génoise, chargée de bois d'Italie, prise par les Tunisiens, fut rendue avec son chargement; mais c'était dans un moment opportun, en 1732, après la tournée que Duguay-Trouin fit sur la côte de Barbarie, et dont il sera bientôt parlé.

Les bois étrangers prenant faveur, le ministre goûta un projet, qui fut présenté, d'en tirer de l'Albanie. 5,000 pieds cubes de bois de chêne furent coupés, pour en montrer l'espèce, dans la forêt de Loure, située dans cette contrée, et transportés à Toulon par une barque du roi qu'on envoya pour les prendre. Ce bois fut trouvé excellent; il y avait encore 80,000 pieds cubes à couper dans la même forêt; mais des événements politiques suspendirent cette entreprise, malgré qu'on eût cherché quelqu'un pour faire cette exploitation sans bruit et sans y envoyer d'officier.

Une proposition fut faite vers le même temps de quelques bois de chêne et de sapin venus de la Nouvelle-Angleterre. Le chêne était beau, mais la qualité n'en fut pas trouvée bonne; il était tendre et avait le cœur extraordinairement gélivé et fendu. On admit quelques pièces de sapin qui furent trouvées propres au service.

Des achats de mâtures furent entrepris. Il en vint de la Franche-Comté, qu'on trouva d'un bois sec, sans nerfs et sans humeur. Elles n'avaient aucune odeur de résine, ne sentaient que le bois blanc, et étaient fort sujettes au gui.

Les mâts de la Petite-Vache, en Dauphiné, dont il fut fait quelque approvisionnement, leur étaient supérieurs, ayant le grain plus fin et plus de nourriture. Cependant l'expérience faisait voir qu'ils ne duraient guère au delà de six ans; et cette durée n'était pas comparable à celle des mâts du Nord, puisqu'on avait de ces derniers qui étaient encore bons au bout de trente ans.

Aussi, un des plus grands soins fut de faire venir des

mâtures du Nord. La flûte du roi *la Baleine* [1], venant de Rochefort, en apporta un chargement en 1731. Dans le cours des années suivantes, et pendant toute la durée de la paix maritime, plusieurs flûtes hollandaises affrétées, plus convenables à de pareils transports, approvisionnèrent le port de ces mâts et d'autres marchandises du Nord, surtout de planches et de goudron. Mais les mâtures n'étaient pas toujours de la meilleure espèce, et, entre autres défauts, on trouvait à plusieurs d'entre elles, sous l'aubier, cachés avec art, des tampons qu'on y avait mis pour boucher des trous provenant de branches pourries. Cette frauduleuse pratique s'est toujours maintenue et commande une attention sévère dans les visites, pour rejeter des ports les mâtures entachées, ou du moins pour en abaisser l'espèce.

Il était naturel, en faisant des approvisionnements de bois, de songer à les conserver. On était effrayé de voir qu'on éprouvait tous les ans un déchet considérable en bois de Bourgogne et de Franche-Comté. On avait essayé de convertir en chevilles et petits merrains, dans le port, les pièces défectueuses; mais on abandonna vite ce procédé onéreux. L'essentiel était de trouver un remède au dépérissement rapide des bois.

Le constructeur en chef Coulomb pensait qu'il résulterait du bien pour les arbres coupés de les laisser un an dans leur écorce. Il citait des bois de Provence qu'il n'avait équarris que quatre ans après leur coupe, et qu'il trouva très-sains, entièrement sans séve et d'un bois fort dur; l'écorce ne leur avait pas préjudicié. Ce sentiment était celui des vieux charpentiers, mais cette proposition était contraire à l'usage généralement observé dans le royaume et aux maximes les plus

[1] La flûte *la Baleine* devait être frétée en retournant dans l'Océan, mais il y avait si peu de commerce à Toulon, qu'elle ne put rien prendre. Quelque temps avant, la barque *la Légère* avait été prêtee à un négociant pour un voyage de blé et un autre d'huile, dans le Levant, moyennant six mille livres.

répandues, qui prétendaient qu'il était pernicieux de laisser trop longtemps les arbres abattus sous l'enveloppe de leur écorce, parce que, le bois formé par les dernières séves étant très-tendre, les vers s'y engendraient aisément et y causaient de la corruption; que la séve même s'échauffait et fermentait sous l'écorce sans pouvoir s'évaporer. N'y avait-il pas dans ces opinions divergentes un point de départ différent? Le constructeur Coulomb parlait de ses observations sur le chêne de Provence, plus dur, plus compacte, plus sec. Les autres avaient en vue les bois de l'intérieur du royaume, qui sont plus humides, d'un grain plus tendre, et auxquels il faut donner plus de liberté pour l'évaporation de la séve. C'est ainsi, en beaucoup de questions, qu'on a souvent discuté sans bien s'entendre et qu'on ne s'est pas compris, ou par le penchant de trop généraliser, ou pour vouloir rapporter tout à ce qu'on a vu.

Quant aux moyens de conservation des bois dans les ports, il fut convenu, dans un conseil de construction où la matière fut longuement discutée, qu'il était bon d'avoir des hangars aérés pour les y abriter, et immédiatement on en éleva encore un en bois dans l'île. Mais en même temps l'on jugea nécessaire de laisser tremper au moins pendant six mois les bois dans la mer, avant de les mettre sous les hangars. Il fallait même y laisser plus longtemps les grosses pièces, parce que la séve ne s'en détrempe pas si aisément et est plus disposée à fermenter et à les faire fendre. Il fallait enfin, dans cet état d'abri et d'air, sous les hangars, laisser évaporer l'humidité et avoir le bois sec au moment de s'en servir. Un exemple servit à l'appui de cette dernière partie de la proposition. La frégate *la Thétis*, construite à Brest depuis sept ans et ayant essuyé deux radoubs considérables, fut jugée absolument hors de service et démolie, personne n'ayant voulu l'acheter. Ce prompt dépérissement fut attribué à ce qu'on n'avait employé à sa construction et à ses radoubs que des bois auxquels on

n'avait pas donné le temps nécessaire pour se sécher, après les avoir tirés de l'eau.

Les propositions délibérées alors n'eurent pas assez de force; combattues, reprises souvent, imparfaitement exécutées pendant tout le siècle passé, elles ont eu enfin gain de cause. Elles se sont retrouvées presque mot à mot dans les règles établies depuis plus de trente ans, après d'autres délibérations et sans plus de contestations, pour l'emmagasinement et la conservation des bois au port de Toulon.

La préservation des mâts fut en même temps un objet de considération. Des mâts mis à l'eau depuis cinq ou six ans avaient été trouvés endommagés par les tarets. Le conseil de construction adopta, comme un moyen d'arrêter les effets destructeurs de ces vers, la détermination de tirer tous les mâts à terre de temps à autre, et de les y laisser pendant dix jours, parce qu'on était persuadé par expérience que les vers mouraient en moins de temps lorsqu'ils étaient exposés à l'air. Il fallait ensuite, avant de remettre les mâts à l'eau, les enduire d'une espèce de galipot dont on espérait un bon effet. Les mâts en approvisionnements furent en cette circonstance placés une moitié à la Ponche-Rimade dans l'eau salée, l'autre moitié dans les fossés de la place, qui étaient pleins d'eau douce. On voulait faire encore une épreuve, bien qu'on eût la persuasion que l'eau douce, s'insinuant plus aisément dans le bois que l'eau salée, en détrempait et expulsait la résine, et le rendait cassant; il y était même quelquefois attaqué de vers différents de ceux de la mer. Plus tard on a cherché à concilier ces deux genres d'immersion, en tenant les mâts dans des milieux d'eau saumâtre où, sans les détruire tout à fait, on a du moins beaucoup troublé l'existence des vers de l'une et l'autre origine.

Au milieu de ces occupations économiques, une expédition fut préparée par le port. Des symptômes de guerre entre l'Autriche et l'Espagne se manifestaient; la France se dis-

posait à prêter son secours à cette dernière puissance. Le champ de bataille devait être en Italie, où les Espagnols, n'oubliant pas d'anciennes prétentions, méditaient des établissements.

Quatre vaisseaux, *l'Espérance, le Léopard, le Tigre* et *l'Alcyon*, furent armés en guerre à Toulon, et tenus prêts dès le mois d'avril. Deux vaisseaux armés à Brest, *le Lys* et *le Triton*, se joignirent à eux. Ils devaient aller débarquer 3,000 hommes en Italie, suivis de dix bâtiments marchands, qui en cette occasion furent nolisés de préférence au mois qu'au voyage. Les soldats de marine embarqués sur les vaisseaux auraient été détachés à terre pour renforcer cette troupe, qui devait être suivie d'une nouvelle expédition de 7,000 hommes. La flûte *la Seine* fut disposée pour servir d'hôpital à la suite de l'escadre.

Les Espagnols, qui devaient faire le corps principal de l'expédition, armaient trop lentement. On voyait déjà que le 15 mai, jour assigné, ils ne se trouveraient pas au rendez-vous des îles d'Hyères. D'un autre côté, la situation des affaires ne permettait pas encore de rien déterminer de positif relativement à l'expédition, de sorte que les préparatifs purent se ralentir. En attendant, les deux vaisseaux de Brest allèrent faire une croisière sur les côtes de Tunis et d'Alger.

Cependant l'armée espagnole était au mois d'août à Barcelone, composée de 15 vaisseaux, 3 frégates et 3 à 400 bâtiments de transport. Elle manquait d'argent et d'une partie de vivres; soit par ce motif, soit par toute autre considération, l'expédition fut renvoyée au printemps suivant; l'escadre alla hiverner à Cadix. Les transports que les Espagnols avaient mine de vouloir conserver pendant l'hiver furent congédiés en grande partie dans le mois d'octobre. Le bruit même courut qu'ils voulaient renoncer à l'expédition.

Aussitôt que la résolution de l'Espagne fut connue, les quatre vaisseaux de Toulon désarmèrent; ils rentrèrent dans

le port au commencement de septembre, sans avoir été en mer. *Le Lys* et *le Triton* retournèrent à Brest.

Le munitionnaire avait préparé des vivres qui ne servirent pas, à cause du changement de disposition. Il eut la faculté de les revendre, de même que ceux provenant de retour, et il lui fut payé la différence en moins-value de la vente à son achat. Cette faculté lui était garantie par son traité; cependant, plusieurs fois les consuls de la ville, alléguant un arrêt du conseil du 8 février 1696, relatif à la vente des comestibles, s'opposèrent à celle des vieux vivres du munitionnaire; il lui fallait alors chercher des débouchés lointains, et augmenter ainsi l'indemnité due par la marine.

En faisant cet armement, quelques précautions avaient été prises pour s'assurer des équipages. Une amnistie fut prononcée dans le mois de février, en faveur des déserteurs de la marine. Il est vrai aussi que les matelots ne trouvaient point à s'embarquer ailleurs, et qu'il y en avait un grand nombre dans les quartiers. La destruction qu'en avait faite la peste était réparée, et l'ordre rigoureux établi dans les classes depuis peu d'années les contenait et les empêchait de s'éloigner; mais on craignait sans cesse que la nécessité forçant la loi, ils n'allassent chercher leur vie à l'étranger. « Le com» merce est en langueur depuis un temps, disait Mithon. De » six à huit vaisseaux qui allaient par an en Amérique, il n'y » en va qu'un ou deux par les pertes que les négociants y ont » faites. La défense de la sortie des blés dans le Levant et » leur cherté suspendent ce commerce; enfin, la place de » Marseille est entièrement dérangée. » Les matelots de Provence, par extraordinaire, venaient à Toulon chercher une modique paye, s'éloignant du commerce qu'ils auraient préféré servir, car ils y recevaient de bons gages, par suite de l'habitude qui s'en était faite, et parce qu'il s'était formé entre eux un sentiment unanime de s'y soutenir.

Cette situation du mouvement favorisait les armements du

roi. Dans l'espoir d'alimenter encore les classes, une ordonnance royale du mois de février engagea à prendre dans les hôpitaux des mousses pour l'armement des vaisseaux ; mais cette ordonnance fut bientôt éludée, à cause de ses inconvénients, car, au débarquement, les hôpitaux ne voulaient plus reprendre ces mousses, qui restaient sans ressources, sur le pavé.

Avant la fin de l'année, Duguay-Trouin, qui avait le titre de lieutenant général des armées navales, vint visiter le port de Toulon. Il n'avait jusqu'alors servi que dans l'Océan, qu'il avait glorifié de sa renommée. Son âge avancé ajoutait à la considération générale dont il était entouré. Cependant, comme tous les hommes supérieurs, il eut quelques ennemis à qui son élévation faisait ombrage. Dans le nombre était le marquis de Rouvray, qui commandait la marine à Toulon lorsqu'il y arriva, et qui, envieux et jaloux, lui suscita des tracasseries. M. Mithon, au contraire, se sentait honoré de lui témoigner mille marques d'amitié. Chargé d'être médiateur entre les deux officiers généraux, il écrivait à M. de Maurepas : « M. Duguay a oublié tout ce qui s'est passé de lui à » M. de Rouvray, et il évite tout ce qui pourrait lui donner » le moindre ombrage ; il a sacrifié son ressentiment à l'u- » tilité du service qu'il peut rendre ici. » Dans une autre occasion, M. Mithon écrivait encore : « Je répondrais bien » de M. Duguay, qui a l'esprit juste et ne s'écarte point ; » mais on ne saurait jamais s'assurer de l'autre, qui n'est ja- » mais dans la même assiette, et qui, s'il parle raisonnable- » ment une fois, s'écartera le moment après et dira une » extravagance [1]. »

[1] Voici un trait du marquis de Rouvray, dans une affaire en dehors du service maritime, où se dessina sa vanité, rendue plus forte pour y avoir eu satisfaction.

Le sieur Châteauneuf Thomas, lieutenant des maréchaux de France, prétendait faire déplacer dans l'église le banc du corps de la marine, et prendre lui-même la place d'honneur où il était situé. De vives discussions durèrent

Les avis de Duguay-Trouin sur différentes parties du service furent recherchés et accueillis avec empressement. En visitant la Corderie, il la trouva en bon ordre ; cependant il estima qu'en peignant un peu plus et filant plus fin, les cordages en seraient plus légers sans perdre de leur force, ce qui soulagerait les vaisseaux et rendrait les manœuvres plus faciles pour les matelots. Sur cette décision, M. Mithon fit filer plus fin pour faire un essai ; effectivement la pièce de cordage résista davantage à l'épreuve, et l'on continua sur ce nouveau procédé.

Comme ce moment était celui où l'administration faisait venir des bois, elle était dans l'intention de commander un assortiment pour un vaisseau de 80 canons. M. Mithon consulta Duguay-Trouin sur ce projet, et rendant compte de sa conférence avec lui : « Il prétend, dit-il, que ce vaisseau de 80 ne » serait pas d'un aussi bon usage, si nous avions la guerre » avec les Anglais, que ceux de 74, parce que, sans nous » piquer de donner des batailles par mer, qui coûtent infini- » ment à la France et ne décident de rien, et où les Anglais » auraient le plus souvent la supériorité par le nombre de » leurs vaisseaux, il serait plus utile au service du roi et plus » ruineux pour nos ennemis, d'avoir 40 à 50 vaisseaux dans le » port de Brest, depuis 74 jusqu'à 50 canons, avec de pe- » tites frégates qu'on détacherait par escadres, suivant les » avis qu'on aurait de leurs entreprises et de leurs convois, » pour courir après et les surprendre ; que ce serait le moyen » de les désoler partout et de ruiner leur commerce. »

plusieurs mois ; enfin, d'après une ordonnance rendue par les maréchaux de France, le sieur Châteauneuf fut débouté de ses prétentions et obligé de faire des excuses au marquis de Rouvray. Ce dernier voulait qu'elles lui fussent présentées devant tous les officiers de la marine ; mais M. Mithon lui représenta qu'il n'était pas généreux de mortifier au delà de certaines bornes un officier qui se soumet, et qu'il suffisait de la présence de huit à dix officiers. Il n'en voulut pas moins faire dresser un certificat de l'excuse, qui fut envoyé au ministre.

Cette opinion se sentait de la prédilection de Duguay-Trouin pour ses premières armes; elle eut du poids, parce qu'elle sortait de sa bouche. Le ministre répondit qu'il pensait comme lui; il eut pour son avis une pleine déférence dans les projets de construction. Il n'y eut de vaisseau de 80 ordonné qu'en 1740.

1731. — Vers cette époque, des corsaires algériens violèrent de nouveau les traités, en s'emparant de bâtiments étrangers sur les côtes de France, et poursuivant leurs équipages dans les terres. M. Mithon, irrité de leur insolence, voulait qu'on leur inspirât de la crainte, et que, lorsqu'ils seraient sur les côtes, on les attaquât avant de les prendre, pour leur tuer du monde et les maltraiter, afin de les faire repentir de leurs incursions. Il conseillait surtout de châtier Alger, ce qui contribuerait encore à aguerrir notre marine, à fortifier les officiers, et à mettre la France en état de tenir tête aux Anglais à la première rupture. « Ce fut, disait-il, par le bom-» bardement de Gênes et par les guerres que le roi eut avec » les républiques de Barbarie, et principalement avec Alger, » qu'il mit à la raison, que notre marine commença à se faire » redouter, et qu'elle fut en état non-seulement de ré-» sister, mais même de l'emporter contre les forces unies » de l'Angleterre et de la Hollande. »

Déjà le ministre avait résolu de demander des explications aux puissances barbaresques les armes à la main, et c'était Duguay-Trouin qu'il chargeait de cette expédition. « Le port » fut très-aise que le commandement des vaisseaux qui allaient » être armés lui fût confié; sa grande réputation et son expé-» rience donnaient envie à tous les officiers d'aller avec lui. » Son escadre fut composée des vaisseaux :

L'Espérance,	*Le Toulouse*
Le Léopard,	Et *l'Alcyon*.

Les vaisseaux de 74 avaient la poupe extrêmement élevée.

Duguay-Trouin fit raser, sur *l'Espérance*, qu'il monta, les chambres des dunettes. D'après son observation, on rasa de même quatre autres vaisseaux semblables.

L'armement se fit dans le mois de mai. L'intendant écrivait : « M. Duguay a une grande impatience de se voir à la » mer; il ne bouge de son vaisseau. Son exemple donne » la même ardeur à tous les officiers de son escadre, ce qui » a contribué à la grande diligence de cet armement. Il faut, » pour réveiller le service, des commandants comme celui-là, » qui veut tout voir par lui-même et entre dans les moindres » détails. »

L'escadre partit le 3 juin. Elle arriva à Alger, où Duguay-Trouin eut beaucoup de peine à obtenir la liberté de 15 pêcheurs français qu'un corsaire venait de prendre devant le port de Cette, celle de quelques Français déjà esclaves, et surtout de 8 Génois pris sur nos côtes, que le dey ne voulait pas relâcher, alléguant avec insolence qu'insister là-dessus c'était battre le fer froid, et qu'il s'étonnait que l'on prît la défense de ces gens-là. Il les relâcha pourtant.

L'escadre alla successivement à Tunis, où elle fut bien reçue; à Tripoli, où le souvenir des bombes était encore présent et où elle reçut du pacha des présents en pains, bœufs, moutons et rafraîchissements. Elle visita ensuite Aboukir, Seyde, Tripoli de Syrie, Alexandrette, Smyrne, et fit sa rentrée à Toulon le 1er novembre.

Ce voyage ne fut pas inutile sous le rapport scientifique. M. de La Condamine, de l'Académie des sciences, ingénieur du roi, s'embarqua sur l'escadre pour faire des observations physiques et astronomiques. On peut citer aussi le pilote Ollivier, auteur du Portulan de la Méditerranée, qu'on a longtemps regardé comme le meilleur côtier de cette mer, et qui, dans cette campagne, où il était sur le vaisseau *l'Espérance*, fit ses plus nombreuses observations.

Duguay-Trouin, à son retour du Levant, fut encore vexé

par le marquis de Rouvray, qui voulut s'immiscer mal à propos dans le détail de son escadre, et à qui il répondit une lettre fort vive, dont celui-ci s'étaya pour se plaindre. Mais la considération dont Duguay-Trouin jouissait l'emporta sur les caprices de son adversaire, qui fut laissé sous le blâme. Duguay-Trouin était alors maladif et fort souffrant. Il partit pour Paris le 16 décembre, voyageant à très-petites journées, suivant ses forces.

Indépendamment de l'escadre de 4 vaisseaux, la frégate *le Zéphyre* avait été armée pour croiser sur les côtes de Provence. Celle-ci ayant surpris dans les eaux françaises un corsaire tunisien, l'attaqua, lui tua ou blessa six hommes, et l'emmena à Toulon. L'intendant parlait de le garder et d'envoyer son équipage aux galères; mais on préféra le renvoyer, en l'avertissant qu'une autre fois il serait traité comme pirate. Le rays, en arrivant à Tunis, fut châtié par le bey, qui depuis quelques jours venait de recevoir la visite de Duguay-Trouin.

De temps à autre, des corsaires barbaresques relâchaient à Toulon. On avait coutume de leur faire déposer le gouvernail à la quarantaine, de peur qu'ils ne sortissent inopinément pour aller s'emparer des bâtiments italiens qu'ils voyaient sortir du port. Il n'était pas rare de voir dans ces relâches quelques renégats français ou étrangers se sauver à terre. Le clergé s'empressait alors de s'emparer d'eux pour les faire rentrer dans le giron de l'Église. Ils faisaient abjuration entre les mains de l'évêque, et quand ils avaient reçu l'absolution de leur apostasie, celle de leur désertion (car ce n'était presque que des soldats ou des marins déserteurs) leur était facilement accordée. La terre de France affranchissait tous ceux qui y mettaient le pied; et, à cet égard, il y avait une entière réciprocité; car lorsque les Turcs, esclaves sur les galères d'Espagne, de Malte, ou de quelque autre puissance chrétienne, de relâche en France, se sauvaient à la nage, ils

avaient recouvré de droit leur liberté en touchant le sol français.

Les affaires d'Italie n'avaient pas exigé l'armement que la France avait fait préparer l'année précédente. L'Autriche et l'Espagne s'étaient momentanément entendues, et cette dernière puissance s'occupait seule de se mettre en possession de l'héritage qui venait de lui échoir. Mais l'île de Corse s'était révoltée contre les Génois. Des troupes allemandes, débarquées dans l'île, parvinrent, après plusieurs défaites et plusieurs succès, à la réconcilier avec ses maîtres. En attendant, la république de Gênes faisait croiser sur les côtes de la Corse, pour empêcher qu'on n'y introduisît des armes et des munitions. Ses croiseurs visitaient les bâtiments français. Ils n'osaient agir de même envers les bâtiments anglais, qui étaient pourtant ceux qui portaient des canons, des poudres et des armes aux mécontents. M. Mithon, indigné de pareilles témérités, s'écriait : « Les discussions que nous avons depuis un » temps avec les républiques de Barbarie n'ont été causées » qu'en faveur des Génois, et j'admire que, pendant que » nous soutenons leur querelle avec autant d'ardeur que la » nôtre propre, que nous leur donnons un asile si déclaré sur » nos côtes ; que, non contents de les retirer de l'esclavage, » nous les renvoyons chez eux avec libéralité, cette nation » faible et ingrate insulte au pavillon du roi par des visites et » des violences exercées sur nos bâtiments. »

1732.—Tandis qu'on demandait réparation de ces violences inaccoutumées, le ressentiment s'accrut en apprenant qu'un bâtiment génois armé en guerre avait attaqué un navire de Martigues, lui avait tué trois hommes, et l'ayant abordé, l'avait pillé, brûlé, et avait massacré un mousse demeuré à bord, tandis que le reste de l'équipage s'était sauvé à la nage dans l'île de Corse.

La république de Gênes fit témoigner qu'elle était pénétrée de douleur de cet événement ; qu'elle se soumettait à ce

que le roi de France prescrirait à ce sujet. L'intention du roi fut qu'on ferait à la république de vives plaintes sur cet attentat inouï. Il demanda qu'elle punît rigoureusement ceux qui avaient osé exercer toutes ces violences; qu'elle payât le retard et le dommage des bâtiments français arrêtés; qu'elle remboursât surtout au propriétaire du navire de Martigues, au capitaine et aux matelots, la valeur du bâtiment, du chargement, des effets, et qu'elle indemnisât les veuves et les enfants de ceux qui avaient été tués. Gênes consentit à tout, et Doria, un des principaux de la république, fut député pour demander pardon au roi de ce qui s'était passé.

Le 23 octobre on vit défiler devant la côte une armée navale espagnole composée de 22 vaisseaux commandée par le marquis Mury, plusieurs galères et nombre de bâtiments de transport, chargés de 6,000 hommes de troupes, se dirigeant sur Livourne, où le prince don Carlos, que le grand-duc avait déclaré son héritier, se rendait par terre. Quatorze vaisseaux anglais, commandés par l'amiral Wager, les accompagnaient. Plusieurs bâtiments de transport furent dispersés et endommagés en route par le mauvais temps; une galère périt, quelques bâtiments relâchèrent à Toulon et y reçurent des secours, surtout un vaisseau espagnol de 66, délabré et prêt à couler, quoique neuf. Il n'avait pas cinquante hommes capables de faire la manœuvre, tout le reste était un ramassis d'artisans de tous les métiers pris par force. Cet équipage était dans un triste état, en proie à la nudité, à la misère et aux maladies. Il y eut toujours à l'hôpital Saint-Esprit cinquante à soixante de ces hommes, et l'équipage y passa presque tout.

L'infant don Carlos avait, en traversant la Provence, le projet de visiter Toulon, où il aurait causé beaucoup d'embarras, avec une suite nombreuse qui comptait 924 chevaux ou mules. On se disposait à le recevoir avec honneur, mais il ne s'arrêta pas.

Trois vaisseaux de guerre espagnols vinrent bientôt chercher celui qui avait relâché à Toulon, et auquel on fournit des hardes, des vivres et des munitions pour le réparer. On eut de la peine à être remboursé de 36,616 francs qu'il en coûta.

Depuis quelques années, des négociants avaient mis sur un chantier de la Ponche-Rimade un vaisseau de 62 canons, qu'ils nommaient *le Morville*. Ils venaient de le mettre à l'eau ; mais manquant de fonds et de crédit pour en faire l'armement, ils l'offrirent à la marine. Ce vaisseau leur avait coûté 150,000 francs ; il fut vendu pour 81,000, et prit rang parmi les vaisseaux de l'État sous le nom de *l'Heureux*.

A cette occasion, l'administration de la marine soutint une vive discussion avec la régie des fermes, qui, voulant exiger un droit de vingtain de carène sur tous les bâtiments qui se construisaient, demanda pour le vaisseau *l'Heureux* plus de 6,000 francs. La régie prétendait compulser le greffe de l'amirauté pour rechercher tous les vaisseaux marchands construits depuis longues années, et faire payer ce droit aux négociants. L'amirauté lui refusa cette recherche, et par un jugement formel la débouta de ses espérances sur le vaisseau *l'Heureux*. Elle n'en persista pas moins dans ses exigences générales.

« Il avait été question, dans des temps plus anciens, d'une » prétention de lods et ventes sur les bâtiments de mer; non-» seulement ces anciennes coutumes ont été abrogées par les » nouvelles ordonnances de la marine, mais postérieurement » par des arrêts célèbres rendus en plusieurs tribunaux, prin-» cipalement au parlement de Bordeaux. Il fut déclaré qu'il » n'y avait aucun lieu de lods et ventes sur les bâtiments de » mer, parce qu'ils sont réputés *biens meubles*, et par con-» séquent incapables d'inféodation, suivant le sentiment de » nos plus habiles jurisconsultes; et, en effet, quelle inféoda-» tion (qui suppose un immeuble passant de main en main)

» peut-on faire sur un vaisseau, qui aujourd'hui subsiste et
» demain fait naufrage ?

» Quelque préjudiciable que fût ce droit aux négociants du
» royaume, il le serait bien davantage à l'État par la destruc-
» tion du commerce, principe bien éloigné du gouvernement,
» qui, loin de vouloir lui porter préjudice, cherche à le maintenir
» et à lui donner la vie. Nous avons même vu que Louis XIV,
» attentif à le favoriser, sous un ministre éclairé, loin de pré-
» tendre un pareil droit, voulait qu'on accordât des récom-
» penses de 4, 5 et 6 francs par tonneau, suivant la conte-
» nance, pour les vaisseaux qu'on prétendait construire en
» France (Arrêts de son conseil du commerce du 5 décembre
» 1664, et du Conseil d'État du 24 octobre 1679).

» Notre commerce va en diminuant; on sait combien les
» négociants ont de la peine et de la répugnance à construire
» des bâtiments, et combien peu il s'en construit par les
» prix excessifs de toutes les matières. Ils y seraient bien
» moins portés, s'il leur fallait payer un si gros droit, qu'on
» prétend étendre sur la valeur totale du vaisseau avec sa
» mâture et ses agrès. Le bien de l'État et celui du commerce
» exigent que l'on soutienne les négociants, et qu'on em-
» pêche ces vexations injustes dont le roi ne profite point. »

C'est ainsi que M. Mithon plaidait une cause digne de tout son appui. Le ministre de la marine, frappé de ces puissantes raisons, réclama contre ce prétendu droit de vingtain de carène, et obtint qu'il fût repoussé. Il paraît que l'administration des fermes ne fut pas exempte de rancune, car l'année suivante les fermiers dénoncèrent l'arsenal comme servant d'asile à la contrebande. Cependant on ne leur avait refusé aucune visite, et jamais ils n'avaient rien trouvé.

Chaque année, le port était dans l'usage de fournir le projet des dépenses, et toujours le ministre y apportait des réductions. Celles de 1730 avaient été fixées à 824,598 liv. et celles de 1731 à 781,605 liv., non compris les dépenses

des armements qui figuraient sous le titre d'extraordinaires. En 1732, les dépenses ordinaires furent portées à 820,000 liv. et les dépenses extraordinaires prévues d'avance ne durent pas dépasser la somme de 650,000 liv. [1].

Elles servirent à l'armement de quatre vaisseaux : *l'Espérance*, *le Léopard*, *l'Heureux* et *le Tigre*. Cette escadre partit le 3 juin, sous le commandement du bailly de Waban, se montra à Gênes, à Livourne, à Tunis, à Tripoli, et se sépara en deux divisions; l'une se rendit dans le Levant, et l'autre alla à Alger et à Cadix, où l'on avait estimé qu'il était à propos de faire paraître quelques-uns de ces vaisseaux dans l'intérêt du commerce. Le retour et le désarmement des quatre vaisseaux se fit successivement en octobre et novembre.

Duguay-Trouin était retourné à Toulon en juillet, et avait pris le commandement de la marine. Quoique incommodé, il s'occupa avec chaleur d'un projet qui devait doubler l'utilité du port de Toulon. Depuis 1720 un architecte de la ville, le sieur Pomet, avait présenté un projet pour construire des formes ou bassins propres à faire le radoub des vaisseaux à terre. Une seule forme aurait coûté 200,000 francs, et 150,000 francs seulement si on en avait joint plusieurs ensemble, parce qu'on aurait mis à profit les murs mitoyens. On aurait pu en construire dix à l'île de la Mâture. Ces plans avaient été approuvés par un conseil de constructeurs, et ensuite par l'Académie des sciences. C'étaient des bassins à écluse. Le succès en paraissait infaillible, mais le gouvernement avait trouvé la dépense trop considérable, et avait ajourné le travail. L'intendant insistait toujours pour qu'on l'entreprît; il préférait que l'on supprimât la construction de deux ou trois vaisseaux pour en employer les fonds à l'édification de ces bassins; mais, quoiqu'il représentât cet ouvrage comme digne du ministère de

[1] Il aurait fallu faire de trop nombreuses recherches pour indiquer les dépenses effectives de chaque année, sans espoir d'y réussir. Ce travail ne serait pas sans instruction; il pourra suffire de les mentionner de temps à autre.

M. de Maurepas, il n'y eut rien de déterminé. Duguay-Trouin revit ces projets, les fit examiner par des ingénieurs, qui y firent des modifications et évaluèrent la dépense d'une forme à 250,000 fr. Il désigna lui-même dans la nouvelle darse un endroit propre à l'exécution. Il proposa en même temps un autre ouvrage, qu'il jugea sans doute aussi utile, ce fut l'élévation d'une digue, dans la darse vieille, pour renfermer les vaisseaux et les *garantir des vers*. Ayant fait part de ces projets au cardinal Fleury, et lui en ayant démontré la conséquence, ce ministre lui répondit que le connaissant zélé pour le service du roi, il s'emploierait avec plaisir à engager Sa Majesté à faire la dépense nécessaire pour ces deux constructions si éminemment utiles.

1733. — Bientôt on traça le terrain pour commencer une de ces formes; on creusa dans l'endroit choisi pour s'assurer de la qualité du fond. Mais le défaut d'argent, plus que toute autre difficulté, fit encore suspendre et bientôt oublier ce projet. Il était réservé au port de Toulon de n'avoir un premier établissement de ce genre que quarante ans après.

Duguay-Trouin quitta Toulon, dangereusement malade. Il lui fallut, près de son départ, modérer la turbulence traditionnelle de quelques jeunes officiers et gardes de la marine qui avaient commis du désordre dans la ville [1]. M. Mithon

[1] Ce désordre est expliqué dans la lettre suivante, lettre fort courtoise, que les consuls écrivirent à Duguay-Trouin :

« A l'hôtel de ville, le 30 mars 1733.

» Monsieur,

» Nous prenons la liberté de vous représenter que l'on a abattu, la nuit der-
» nière, la fontaine de la place de la Halle, et renversé une partie des bancs de
» la rue aux Arbres. Il est à présumer que les auteurs de ce désordre sont les
» mêmes qui ont voulu obliger un homme de cette ville qui loue plusieurs ânes
» pour porter dehors les décombres, à les donner pour monter dessus et s'aller
» promener. C'étaient des jeunes gens portant épée. S'ils veulent bien s'en
» tenir à ce désordre, nous nous estimerons fort heureux, nous étant revenu
» que l'on voulait mutiler et abattre les deux thermes qui soutiennent le bal-
» con de l'hôtel de ville, monuments respectables qui feraient l'ornement des
» jardins des plus grands princes. — Nous osons vous supplier, Monsieur, de

revenant de Paris, où il était allé pour se rétablir d'une maladie qui l'avait réduit à la dernière extrémité, ne put résister à la tentation d'aller le voir à Montpellier. Il le trouva mieux, mais toujours fatigué de ses coliques douloureuses, accablé de mélancolie, et prévenu d'ailleurs que l'air âpre et vorace de Toulon lui avait causé ses maux. Ce célèbre marin ne retourna plus au port et termina bientôt sa carrière.

L'intendant, en rentrant à Toulon, trouva les travaux dans une situation satisfaisante, et se plut à en faire honneur à M. de Villeblanche, commissaire général, qui l'avait remplacé pendant son absence. Une nouvelle escadre de 4 vaisseaux avait été armée, et était sortie le 22 juin, sous le commandement du chevalier de Luynes. Elle était composée des vaisseaux :

Le Conquérant,	*L'Heureux*
Le Toulouse,	Et *le Tigre.*

Après une courte navigation dans la Méditerranée, elle passa le détroit, se dirigea vers le nord, et croisa jusqu'à l'entrée de la mer Baltique. La France en ce moment venait d'envoyer à Stanislas, roi de Pologne, assiégé dans la ville de Dantzick, un faible détachement de 1,500 hommes, trop insuffisant pour le secourir dans sa détresse.

Dans le voisinage du Sund, *le Conquérant* perdit son gouvernail, qui lui fut remplacé en mer, au même instant, par une machine de l'invention du pilote Ollivier. Cet accident obligea l'escadre à son retour de relâcher à Brest; elle rentra

» vouloir bien donner vos ordres, afin que l'on veille à empêcher de pareils
» excès, supposé qu'il y ait quelqu'un des jeunes officiers ou gardes de la
» marine qui voulût s'oublier à les commettre.

» Nous sommes, etc.

» *Les consuls, lieutenants du roi de la ville de Toulon,*

» *Signé :* DE PORTALIS. — MATHIEU. »

ensuite dans la Méditerranée, croisa quelque temps sur les côtes d'Italie, de Sicile et de Barbarie, et revint désarmer à Toulon à la fin de l'année. Elle avait trouvé à Cagliari un bâtiment expédié de Toulon, chargé de vivres, qui n'avait pu être reçu à Malte, parce que cette île ne voulait pas avoir l'air de prêter assistance aux puissances chrétiennes dans leurs dissensions.

Le Conquérant, vieux vaisseau refondu en 1713, était dans cette campagne le meilleur marcheur de l'escadre. Ce vaisseau, seul reste de l'ancienne marine, et *le Toulouse*, construit en 1715, avaient la réputation d'être encore de bons vaisseaux et de valoir mieux que les neufs. Ils se conservaient également bien mieux que les nouveaux vaisseaux; car, à cette époque, *le Duc d'Orléans*, de 74, mis à l'eau en 1723, était dans un état avancé de pourriture, et subissait une refonte qui fut presque totale. *Le Phénix*, de 74, du même âge, n'avait pas encore été à la mer; il était tout pourri et extraordinairement arqué. Il fut condamné, parce qu'il en aurait coûté pour le radouber autant que pour construire un vaisseau neuf [1], sans jamais en faire un bon vaisseau. On avait parlé de le faire aller à Brest pour le radouber dans une forme, mais on se souvint à ce propos du sort des trois vaisseaux qu'on avait fait sortir du port avec un simple radoub en 1679, et l'on convint généralement qu'il ne fallait pas y risquer un équipage. On le condamna à servir d'amiral à la place d'une carcasse qui ne pouvait plus rester sur l'eau.

Les faibles constructions entreprises en 1730 et 1731 duraient encore à la fin de 1733. On mit successivement à l'eau les frégates *le Diamant*, *l'Aquilon*, et le vaisseau *l'Éole*, qu'on avait menés lentement pour faire sécher les bois sur les chantiers.

[1] Son radoub était estimé à	260,625 fr.
La construction d'un vaisseau de 74 était évaluée à	290,474 fr.
Celle d'un vaisseau de 64, à	220,157 fr.

Le savant naturaliste Duhamel du Monceau s'occupait en ce moment de recueillir des renseignements sur la durée et la conservation des bois. M. Mithon lui envoya, par l'intermédiaire du ministre, un mémoire contenant les documents que ses observations lui suggéraient. Ils se réduisaient au principe (qu'il reproduisait, quoique écarté par un conseil de construction il y avait trois ans à peine) de tenir à demeure les bois dans l'eau, pour détremper et détruire leur séve, source de toute pourriture, tant cette croyance avait de peine à quitter les meilleurs esprits. Il avait reconnu, disait-il, et il reconnaissait tous les jours que c'était leur seul moyen de conservation. Cependant cette certitude se modifia, il devint bientôt sceptique sur ce point; car lorsque Duhamel vint à Toulon en 1736, pour prendre par lui-même des éclaircissements et faire des expériences, M. Mithon écrivait : « Je » souhaite plus que je n'espère qu'elles puissent nous procurer » un moyen sûr de conserver les bois. » Ainsi, dans une si haute matière, le port, au milieu d'opinions puissantes et contradictoires, a passé une grande partie de son temps à refaire des expériences qui ne décidaient rien, se laissant gouverner journellement par l'esprit de système, et n'osant s'avancer dans le mode de conservation qu'on avait plus d'une fois sagement résolu.

La guerre éclata en Italie sur la fin de 1733; la France, l'Espagne, le Piémont, faisaient cause commune contre l'Autriche. On arma en toute diligence *le Zéphyre*, *la Flore*, *la Sibylle* et *la Légère*, pour croiser sur les côtes de la Sicile, protéger les bâtiments marchands français et s'emparer des corsaires et navires impériaux. La marine de l'Autriche était de quatre vaisseaux de 64, bien moins redoutables qu'une quantité de corsaires partis de l'Adriatique et des États de Naples. Cependant l'on ne fit que quelques petites prises de part et d'autre, bien que le nombre des corsaires se fût accru d'armateurs étrangers dont le métier n'était pas de servir l'une

des causes, mais de vivre de dépouilles quelconques. On vit, par exemple, un vaisseau hollandais armé sous pavillon impérial, conduire deux prises espagnoles à Porto-Ercole; mais le commandant autrichien de cette place s'en étant emparé sans vouloir lui en faire part, le corsaire, de dépit, alla sur-le-champ à Malte, y prit le pavillon espagnol et croisa contre les Impériaux.

Des ordres furent donnés pour mettre en état les fortifications de Toulon à peu près comme en 1707; mais le commandant de la place n'avait pas le moyen d'armer la moindre batterie. Heureusement elle n'en eut pas besoin; les victoires de Milan, de Parme et de Guastalla écartèrent tout danger.

31 mars 1734. — Le marquis de Villars, se rendant à l'armée d'Italie, avait passé par Toulon. Il y fut reçu avec pompe et aux acclamations du peuple. Il jetait par les rues l'argent à pleines mains, et rendit ainsi libéralement celui que la province avait coutume de donner à la réception des gouverneurs généraux.

Plusieurs convois espagnols de bâtiments de guerre et de navires de transport chargés de troupes passèrent devant la côte. Dans ce grand mouvement, il en relâchait sans cesse à Toulon. 2,000 hommes de cavalerie espagnole vinrent même traverser la Provence et s'embarquer à Antibes. Les troupes d'Espagne dirigeaient leur marche sur le royaume de Naples, qui fut conquis par la bataille de Bitonto.

L'état de guerre où se trouvait la France semblait comporter un armement militaire plus nombreux que ceux des années précédentes. De plus grands approvisionnements furent faits à l'avance. Malgré la défense existante de se servir de chanvres étrangers, quand même on les aurait à meilleur prix que ceux du pays, on fut dans le cas d'acheter des chanvres de Riga et d'Ancône.

On éprouva des goudrons de la Louisiane et du Canada. Le premier fut trouvé presque aussi bon que celui du Nord;

l'autre était inférieur, mais valait un peu mieux que celui du pays. Le gouvernement voulait favoriser les fabriques qui s'étaient établies en ces colonies.

Les officiers étaient généralement trop disposés à méconnaître les règlements en vigueur. Ils exigeaient pour les manœuvres de leurs vaisseaux des cordages à leur idée, plus forts ou plus minces que ne comportait le tarif, ce qui occasionnait de doubles dépenses, quelquefois inutiles, par le dépérissement dans les magasins des cordages refusés. Le ministre renouvela l'ordre de se conformer au règlement.

Il prescrivit aussi aux capitaines de recevoir les seconds maîtres et officiers mariniers que leur donnait le bureau des armements, et qu'ils avaient l'habitude de refuser pour en prendre de leur choix ; ce qui faisait que presque toujours les mêmes hommes embarquaient, et que la classe des officiers mariniers se reproduisait moins.

Mais l'ordre le plus sévère qui fut donné, ou plutôt renouvelé, fut celui de ne rien changer aux emménagements des bâtiments, arrêtés par le devis de construction, changements qui étaient souvent de pur caprice et qui coûtaient toujours. (*Livre* XIII, *titre* Ier, *art.* XI. *Ordonnance de* 1689.) L'intendant, en signalant cet abus, avait prié le ministre de l'en gronder lui-même, pour que ses ordres fissent plus d'impression aux officiers. Il les montrait d'ailleurs peu attentifs à conserver et ménager leurs vaisseaux. C'est ce qui embarrasse le moins, disait-il, la plupart des capitaines, qui se servent des vaisseaux comme on fait des chevaux de louage, dont la durée ne regarde point ceux qui les prennent, pourvu qu'ils les ramènent encore vivants à l'écurie.

Il paraît en outre qu'en remettant les vaisseaux au port, on négligeait de rendre compte des consommations faites pendant la campagne en agrès et munitions. Le ministre voulut corriger cet oubli, et ordonna qu'au désarmement de chaque vaisseau on fût exact à faire remettre par l'écrivain un inven-

taire de désarmement signé du lieutenant en pied et du capitaine, et contenant exactement les munitions reçues à l'armement et celles consommées pendant la campagne. (20 *octobre.*)

On commençait alors à mettre du fer, en place de lest en pierre, dans les vaisseaux. « Comme c'est une nouveauté dont la » plupart des hommes sont avides, dit M. Mithon, chacun veut » en avoir, et la chose est portée à l'excès; de façon que tous » les canons et les boulets de rebut ne suffisent pas pour les » lester. » Plusieurs capitaines n'étaient pas partisans de ce genre de lest; ils donnaient pour raison que les vaisseaux souffraient de rudes secousses dans les tangages, ce lest les ramenant avec violence, ce qui les déliait et faisait faire effort à tous les membres. Il en résultait, disaient-ils, plus de dépenses et un plus grand dommage pour les vaisseaux. Cette nouveauté n'avait été imaginée que depuis quatorze ou quinze ans. Un des premiers vaisseaux qui s'en servirent fut *le Téméraire*, qui démâta de tous ses mâts dans la campagne. Les Duquesne et les Tourville ne s'en étaient jamais avisés, et avaient toujours cru que le lest commun (gros gravier) était plus marin et plus propre à la navigation. Telles étaient les oppositions que faisaient les vieux officiers. Il est bien rare que les bonnes innovations trouvent tout de suite à dominer les habitudes, et qu'on ne leur attribue tous les inconvénients dont elles ne sont pas la cause, ou qu'on ne leur en découvre d'imaginaires. M. Mithon n'était guère expérimenté sur cette matière; mais, quoiqu'il penchât vers l'avis des anciens officiers, il convenait que des saumons ne seraient pas sans utilité. Duguay-Trouin, dont l'avis avait été cité, n'en avait désapprouvé que l'excès. Le ministre, pour terminer ce différend, convoqua un conseil de construction, où la discussion s'établit. L'avis fut qu'on adopterait le lest en fer, en faisant des saumons de 50 livres, et cependant qu'on ne mettrait que le tiers de ce lest sur les vaisseaux [1].

[1] Ces saumons valaient 4 francs le quintal.

Une grande activité fut déployée dans l'armement qui se préparait, et qui se trouva composé de neuf vaisseaux ou frégates, indépendamment des quatre frégates déjà armées, qui croisaient sur l'Italie et qu'on renforça de quelques bâtiments légers :

Le Saint-Esprit	de 74
L'Éole	64
Le Léopard	64
Le Solide	64
L'Heureux	64
L'Alcyon	50
L'Aquilon	50
Le Diamant	50
Le Tigre	50

composèrent cette escadre, qui partit sous le commandement du chef d'escadre de Court, croisa dans la Méditerranée, se présenta à Alger, et, passant le détroit, entra à Cadix. Elle fit son retour à Toulon le 26 octobre, et désarma tout de suite.

La flûte *la Seine* fut aussi armée, et envoyée à Marseille pour être à la suite d'une escadre de huit galères qui escorta un convoi jusqu'à Naples, où elle s'arrêta, quoique le projet fût de la faire agir dans le golfe Adriatique.

La frégate *la Flore*, commandée par le capitaine de Galiffet, avait croisé dans cette mer; elle rencontra près de Cérigo un vaisseau hollandais de 24 canons et 160 hommes d'équipage, armé sous pavillon impérial, qui fut forcé de se rendre après quatre heures de combat et une perte de cinquante hommes.

Les commissaires des classes n'avaient pu fournir le nombre exact des matelots que l'intendant leur avait demandé pour l'armement de l'année. Les équipages furent complétés néanmoins, sans trop de peine, par des matelots de la classe de service trouvés sur un convoi venant du Levant.

Les désertions parmi les soldats de marine devenaient très-fréquentes. Les malheureux coupables subissaient toute la rigueur des lois qui les condamnaient, suivant l'expression admise, à avoir la tête cassée. L'on ne peut s'empêcher de s'apitoyer pendant longtemps encore sur ces tristes jugements, où l'accusé sans défense était en quelques minutes, après son arrestation, condamné et envoyé au supplice. Le principal motif de ce dégoût du service, de la part des soldats, prenait alors sa source dans leur misère et dans l'impossibilité où ils étaient de subsister de leur paye. Aussi les compagnies trouvaient difficilement à se recruter, surtout depuis que les capitaines ne pouvaient plus engager que pour un temps illimité, disposition qui ne fut que légèrement modifiée par la permission d'en engager pour six ans, seulement dix par compagnie [1].

La guerre interrompait les coupes en Italie, parce que les bois devaient passer par des places appartenant à l'Empereur, et le port vit bientôt diminuer son approvisionnement de bois de construction, quoiqu'on eût tenté d'entreprendre une exploitation sous le nom de la république de Gênes, et espéré d'en faire venir sous pavillon impérial. Le vaisseau *le Borée*, de 62, entrepris dans le commencement de l'année, put être achevé dans le mois de décembre; mais il ne resta pas assez de bois pour commencer un autre vaisseau en 1735, comme on le voulait, ni même en 1736. Pendant ces deux années on ne s'occupa que de réparations, et cependant les charpentiers et les calfats, chassés toujours des ports voisins par le

[1] Le pain, qui était très-cher, valait 24 deniers la livre le plus bis. Il en fallait aux soldats 2 livres par jour, ce qui montait à 4 sous. Leur paye était de 5 sous moins 1 denier. Le restant était insuffisant pour ajouter quelque nourriture au pain, et pour leur dépense de propreté. Les capitaines des compagnies qui étaient chargés, moyennant un prix fait, de l'habillement des soldats, voulaient encore leur faire acheter des sarraux sur leur paye. L'intendant combattit cette prétention, et obtint qu'on accorderait pendant quelques mois aux soldats, 6 deniers de supplément pour le pain.

défaut de commerce, refluaient sur l'arsenal, qui leur fermait ses portes.

Depuis un certain temps, les constructeurs augmentaient les proportions des vaisseaux qu'ils mettaient sur les chantiers, et qui, sans être plus forts en artillerie, disait le ministre, coûtaient infiniment plus en bois, agrès et main-d'œuvre. Sa Majesté désire que cet abus ne soit point toléré à l'avenir, et que les constructeurs n'excèdent point, dans les proportions qu'ils donneront aux vaisseaux, celles qu'ils devront avoir par rapport au nombre de leurs canons [1]. Il y avait alors cinq constructeurs à Toulon, jugés suffisants pour diriger les travaux et pour former de bons maîtres.

1735. — La guerre tendait à sa fin. A mesure que l'Italie se dégageait les exploitations recommençaient. On traita pour plus de cinquante mille pieds cubes; mais, contre l'ordinaire, une grande partie en fut rebutée. Cinquante mille pieds cubes de bois de Lorraine furent apportés par des flûtes hollandaises. Le Roussillon, le comtat d'Avignon, furent exploités; la Bourgogne continua ses envois. On observait encore dans les coupes de cette province les effets du grand hiver de 1709, qui avait fait souffrir tous les arbres.

Tous les cinq ans un nouveau fonds de 12,000 livres était donné par la ville de Toulon à la marine pour le curage du port. En 1735, ce simple entretien fut accru de la réparation et de l'élargissement du quai vis-à-vis de l'hôtel de ville. Une partie s'en était éboulée et l'autre menaçait ruine. La marine avait intérêt à cette réparation, car ses vaisseaux fai-

[1] Vaisseaux de 74, en 1700; *le Sceptre* et *le Bourbon*.	42 pieds de large au maître bau.	
Derniers vaisseaux, de 74, en 1723; *le Duc d'Orléans*, *le Phénix*	43 pieds	10 pouces.
En 1725, *le Saint-Esprit*.	44	10
Vaisseau de 74, de M. Sané; 1812.	44	6
Vaisseaux de 64, en 1700.	38	»
— en 1733	41	4

saient leur eau à la fontaine de la commune, située alors au milieu de la place du port.

Le canal de l'Eygoutier était encombré des terres qu'il charriait; il avait renversé la chaussée et menaçait de reprendre son ancienne embouchure dans la petite rade. Sa réparation, évaluée à 11,500 livres, fut entreprise dans les années suivantes.

Il fut question d'établir une pharmacie de la marine; mais ce projet ne fut pas mis à exécution par le défaut d'hôpital et les dépenses qu'il avait fallu faire. On était à cet égard dans une telle position, qu'on envoyait de Toulon à Antibes, pour être traités à l'hôpital spécial qui y était ouvert pour la troupe de terre, les soldats de marine atteints de maladie vénérienne, et on continua même longtemps d'agir ainsi.

L'armement de l'année 1735 fut aussi considérable que celui de l'année précédente. Il avait été prévu à l'avance dans le budget projeté, qui présentait 949,179 liv. 6 sous 6 den. pour les dépenses ordinaires, et 2,373,007 liv. 4 sous, pour celles dites extraordinaires.

Les deux frégates *le Diamant* et *l'Aquilon* furent d'abord armées et envoyées dans l'Archipel, avec deux brigantins. L'escadre mise en armement fut formée des vaisseaux :

Le Ferme,	*L'Eole,*
Le Borée,	*Le Solide,*
Le Léopard,	*Le Tigre*

et *l'Alcyon.*

Le chef d'escadre de Beauquaire, qui en avait pris le commandement, mourut quelques jours avant le départ, et fut remplacé par le marquis d'Antin.

Le commandant du *Solide* avait réclamé avec persévérance une augmentation d'équipage, non réglementaire, que M. Mithon ne voulut pas lui accorder. Nos vaisseaux, disait cet intendant, sont très-fortement armés. Les vaisseaux de 64

ont de 380 à 400 hommes; leurs équipages sont plus nombreux que ceux des Anglais, et ils ont plus de munitions en tout genre, ce qui rend la dépense de nos armements si disproportionnée à la leur. Mais les officiers, quand ils arment des vaisseaux, craignent toujours d'être au dépourvu, et agissent comme s'il n'en devait plus être armé d'autres dans le port.

L'escadre mit à la voile le 5 septembre, et alla directement à Cadix, où se trouvaient 22 vaisseaux espagnols armés, qui devaient y rester autant de temps que les Anglais auraient leurs vaisseaux à Lisbonne. Les différends entre l'Espagne et l'Angleterre, auxquels la France devait prendre part dans la suite, allaient commencer.

Le retour de l'escadre à Toulon s'effectua le 26 janvier 1736. Le marquis d'Antin montrait une grande activité. Il avait apporté le plus grand soin aux détails de son escadre et à l'économie; ce que M. Mithon loua, observant qu'il n'était guère d'usage que les généraux eussent cette sorte d'attention. Il y avait un peu du langage de courtisan dans cet éloge : le marquis d'Antin était fils du comte de Toulouse.

1736. — Il n'y eut point d'armement en 1736. Il était question non-seulement de retrancher les dépenses extraordinaires que les armements occasionnaient, mais même de diminuer les dépenses ordinaires, pour le soulagement de l'État. Déjà les salaires s'arriéraient; il était dû plus d'une année aux employés. Plus d'une fois le port vécut encore de petits emprunts faits en ville, ou que l'intendant allait solliciter à Marseille, et le prêt même des troupes fut acquitté inexactement. Il fut donné ordre de réduire le nombre des employés dans toutes les classes, de réformer tous les gens dont l'utilité ne serait pas reconnue, de diminuer le nombre des canotiers, que les officiers employaient trop souvent à leur usage particulier; il ne fut permis qu'aux principaux chefs d'en garder, et pour les autres il dut être établi une brigade de canotiers sédentaires.

Le ministre voulait n'affecter aux salaires des ouvriers que 15,500 fr. par mois. M. Mithon craignait toujours l'émigration des ouvriers, et obtint quelque adoucissement à une si forte réduction. Cependant on renvoya à Marseille la plus grande partie des forçats, qui gagnaient 6 à 7 sous par jour, pour garder des gens libres; et afin de ne pas licencier trop d'ouvriers, on ne les fit travailler que les lundi, mardi et mercredi de chaque semaine. Le ministre s'imaginait qu'en fermant l'arsenal et les armements, les marins seraient obligés de naviguer à meilleur marché, et que le commerce, qu'il croyait surchargé par les grosses payes que les officiers mariniers et matelots avaient coutume d'exiger, retirerait au moins quelque avantage de ce malheur public; mais le moment n'était pas venu où le commerce se déploierait.

Un nouvel achat de 150,000 pieds cubes de bois fut effectué en Lorraine et envoyé en grande partie à Toulon par des bâtiments hollandais. « Ces bois, disait-on, doivent être empilés » à l'air, et non mis sous l'eau. On a reconnu à Brest qu'ils » durcissent à l'air. » Néanmoins l'opinion dominante à Toulon était de les mettre sous l'eau. Mais le ministre s'y refusa absolument. « Il vaut mieux, disait-il, qu'on en perde quelques » pièces en les laissant empilées à l'air, que de s'exposer à en » diminuer la qualité en les mettant sous l'eau. » Cependant cette qualité, qu'on trouvait bonne dans les ports occidentaux, n'était pas avouée telle sous le climat de Toulon, où les bois de Lorraine n'ont jamais été estimés.

En 1730, une moitié des mâts avait été mise dans l'eau douce et l'autre moitié dans l'eau salée. On avait continué de faire ce partage à mesure qu'il en était arrivé. Dans le mois d'octobre 1736, les mâts furent retirés de l'eau. Ceux qui étaient dans l'eau douce furent trouvés trop détrempés de leur résine, et par conséquent trop secs. Ceux qui étaient dans la mer, même depuis seize mois, étaient piqués des vers, depuis une demi-palme jusqu'à trois palmes. Mais cet inconvénient

était préférable à l'autre; et il fut décidé encore qu'il fallait les retirer de la mer de six en six mois, pour les exposer quelque temps à l'air et laisser périr les vers.

Juillet 1736. — Quelques vexations des agents des fermes faillirent mettre en discorde les autorités de la marine et le capitaine d'un vaisseau hollandais qui était de relâche à Toulon. Ces agents lui avaient fait payer des droits pour de minces bagatelles et étaient même entrés dans son canot pour le visiter. Il protesta qu'une pareille chose n'arriverait pas une seconde fois, car il mettrait du monde armé pour s'y opposer; et c'est ce qu'il fit. Les chefs du port, tout en blâmant les fermiers, arrêtèrent sa vivacité et parvinrent à lui faire entendre qu'il n'avait pas le droit d'armer son monde ni d'entrer dans le port avec des armes. Les gardes des fermes étaient des gens sans aveu. Lorsqu'ils visitaient les bâtiments qui désarmaient, ils restaient dans le port jusqu'au désarmement, et y inspiraient une grande méfiance, même sous le rapport de la sûreté de l'arsenal. L'intendant les faisait ordinairement accompagner par des archers, autant pour les surveiller eux-mêmes que pour les empêcher d'être insultés par les ouvriers.

Le port perdit cette année M. Mithon, intendant de la marine, qui alla, malade, en congé dans le mois d'avril, et mourut en 1737. Son administration fit époque; sa correspondance est une des plus instructives. Son nom fut invoqué longtemps après pour qu'on ne s'écartât point de ce qu'il avait fait; et si la prospérité du port ne répondit pas à la sagesse de ses intentions, il ne faut l'attribuer qu'à la parcimonie systématique qui dirigeait alors les conseils du gouvernement. Magistrat éclairé, il portait dans ses fonctions et dans le monde une supériorité de vues qui sait juger à leur valeur les passions qui troublent quelquefois les hommes [1].

[1] M. Mithon eut l'occasion de déployer, envers un de ses subordonnés, un sentiment qui fit honneur à son cœur et à son caractère.

« Le sieur Coulomb, trésorier des invalides de la marine à la Ciotat, est

1737. — M. de Villeblanche fut immédiatement nommé intendant. Il était fils de M. Levasseur, ancien commissaire général, et se fit comme lui un nom respectable dans l'administration maritime. M. de Chavagnac était commandant de la marine.

Le port finit le radoub du vaisseau *le Duc d'Orléans*, radoub général commencé en 1731. Ce vaisseau était arqué de 28 pouces ; sa batterie était très-basse, et quoiqu'on représentât qu'autrefois des vaisseaux semblables avaient très-bien soutenu les combats, lorsqu'il fut question de l'armer, aucun capitaine ne le voulut.

Le Conquérant avait besoin de quelques réparations. La carène fut visitée ; les bordages furent trouvés sains, mais les coutures fort relâchées, et les clous qui tenaient les bordages extrêmement usés, tellement qu'ils s'arrachaient sans peine avec la main. Quelques-uns des clous étaient entièrement rongés et avaient diminué dans toute leur longueur de près des trois quarts ; ce qu'on n'aurait pu croire, disait-on, si on ne l'avait vu. Ces dommages furent attribués, sans qu'on en dît

» persécuté, dit-il, par l'évêque de Marseille et par d'autres personnes qui ne » le veulent plus à la Ciotat. C'est un homme probe, respectable et blanchi de » vieillesse. On s'est servi des troubles actuels de la religion pour l'accuser de » jansénisme et d'attachement pour les pères de l'Oratoire, qui sont des crimes » capitaux pour l'évêque de Marseille. Il recevrait la *Constitution*, mais on a » voulu lui faire signer que les pères de l'Oratoire sont des sacriléges hors de » l'Eglise et excommuniés, ainsi que tous ceux qui les fréquentent : à quoi il » n'a pu se résoudre, ayant fait ses études chez eux... »

M. Mithon, embrassant sa défense, se plaignit des traitements peu charitables faits, sous prétexte de religion, à un homme de bien dont le métier n'était pas d'entrer dans les opinions nouvelles ; et il s'étonnait que l'évêque de Marseille, M. de Belzunce, prélat d'une grande piété, disait-il, mais préoccupé d'un zèle ardent et d'une inimitié qu'il se croyait permise contre les oratoriens, se fût laissé entraîner à agir contre lui, sans lui permettre de se justifier. Déjà le ministre, cédant aux démarches actives faites contre ce vieillard, lui avait ordonné de sortir de la Ciotat. « Il en sort, dit M. Mithon, » le bâton blanc à la main, et vient s'établir à Toulon auprès de son fils. »

Ses pressantes sollicitations adoucirent enfin son sort ; il obtint pour lui une pension.

la raison, au doublage en bois qu'avait *le Conquérant*, et qui peut-être avait, au contraire, préservé ce vaisseau des voies d'eau dans sa dernière croisière. Cependant un conseil de construction jugea en cette occasion que le doublage en bois était plus nuisible qu'utile, et le ministre décida qu'on ne l'appliquerait que pour les campagnes de long cours, sauf à caréner plus souvent les vaisseaux, c'est-à-dire de deux en deux ans.

Depuis douze ans on n'avait pas construit de vaisseau de 74. *Le Terrible*, vaisseau de cette force, fut mis sur le chantier et ne fut terminé qu'à la fin de 1739. Ce fut la seule construction qui fut faite en trois ans, à l'exception du placement de la quille d'un vaisseau de 60, nommé *le Sérieux*, et de la construction de deux tartanes, qui furent appelées *la Diligente* et *la Gaillarde*. Toutes les fois qu'une escadre armait, une tartane, destinée le plus souvent à porter la correspondance, était mise à sa suite. On l'affrétait ordinairement à Martigues; on ne voulut plus recourir à ce petit moyen. Il y eut de particulier dans leur construction que le ministre refusa de la laisser exécuter par les constructeurs de l'arsenal; il voulut qu'elle fût confiée à un charpentier qui en avait construit plusieurs à Agde, dont on avait été très-content.

Ce léger accroissement de travail permit d'occuper un peu plus les ouvriers; pourtant il leur fut supprimé un jour dans la semaine pendant encore longtemps.

Les approvisionnements en tout genre qui se firent dans cet intervalle permirent de faire dans la suite quelques constructions de plus. Déjà une rupture avec l'Angleterre était appréhendée; la marine cherchait à munir ses magasins. Des chanvres de l'intérieur furent achetés, et même des toiles, la manufacture de l'arsenal ne suffisant plus. La forêt de Claus, dans le comté de Nice, fournit des filières et des mâts de sapin, dont on se servit pour mâts majeurs de vaisseaux, qui firent un très-bon usage. Des bâtiments hollandais continuèrent

d'apporter des mâts et des marchandises du Nord. On crut le besoin satisfait, ou du moins les moyens étaient épuisés, car en 1738, un négociant ayant proposé de livrer des goudrons et trois cents mâts du Nord à des prix moindres que ceux payés antérieurement, on répondit qu'on était assez approvisionné.

1738.— Les armements de 1737 à 1739 furent peu considérables ; il ne se forma que deux petites divisions de deux à trois bâtiments commandées par le marquis d'Antin, dont l'une croisa jusqu'à Cadix et l'autre dans le Levant. Deux frégates légères, deux corvettes et quelques galères de Marseille furent également armées pendant quelques intervalles pour croiser sur les côtes de la Corse et y conduire les convois de troupes.

La Corse essayait de nouveau de secouer la domination des Génois. Ceux-ci, trop faibles pour la réduire, invoquèrent le secours de la France, qui se prépara à y faire passer des troupes. Six bataillons s'embarquèrent à Antibes et furent mis à terre à Saint-Florent et à Bastia, les 7 et 8 février 1738. La conduite de ces premières troupes fut confiée à M. de Boissieux [1].

Les Français eurent à lutter à la fois contre les rebelles, contre les gens du parti des Génois, qui n'étaient guère mieux intentionnés pour eux que pour les insurgés, et contre la disette des vivres et l'incommodité des logements. Un aventurier westphalien qui, deux ans avant, s'était fait proclamer souverain de la Corse sous le nom de roi Théodore, et était allé chercher sur le continent de nouvelles ressources, avait réussi à faire arriver dans l'île quelques recrues allemandes, auxquelles les Corses amis de l'indépendance s'étaient ralliés. Il cherchait lui-même à y rentrer ; mais une tempête l'en empêcha, et

[1] Le bataillon était alors composé de 544 hommes, faisant 17 compagnies, chacune de 32 hommes. Le régiment était de 2, 3 ou 4 bataillons.

Le prix du fret pour l'expédition d'Antibes était de 7 fr. par tonneau.

quatre barques siciliennes, sous pavillon hollandais, qui le suivaient, chargées de munitions de guerre, furent arrêtées à Sagone par la frégate *la Flore*, en octobre 1738. Théodore avait alors repris son nom de baron de Neuhoff. Son portrait, trouvé sur une prise, fut jugé assez précieux pour être envoyé à M. de Maurepas.

Cependant les rebelles opposaient une vive résistance aux troupes françaises. On soupçonnait les Anglais de les appuyer. Quatre nouveaux bataillons furent expédiés d'Antibes et arrivèrent à Saint-Florent dans le mois de décembre 1738, avec un mauvais temps. Deux tartanes de ce convoi firent naufrage sur la côte, et six compagnies furent forcées de se rendre aux Corses, qui les renvoyèrent après les avoir dépouillées et désarmées, et moyennant une rançon d'un écu par soldat et d'un louis par officier [1].

Les insurgés, toujours plus opiniâtres, gagnaient alors du terrain. M. de Boissieux, repoussé jusque dans Bastia, succomba, dit-on, au chagrin causé par ses mauvais succès. Un nouvel envoi de six bataillons fut alors résolu, et le marquis de Maillebois fut chargé de les conduire et de commander en Corse. Il partit dans le mois d'avril 1739, et les mesures qu'il prit furent si efficaces, que dès le mois de juin les rebelles parurent décidés à se rendre aux Français, quoique déterminés à ne point se soumettre aux Génois, à quelque prix que ce fût. La croisière autour de l'île était des plus actives; *le Zéphyre, la Flore, la Légère, la Sibylle,* et plusieurs galères et brigantins de Marseille, serraient de près les côtes par où les insurgés pouvaient recevoir des secours. Enfin, au mois de juillet, l'île fut soumise aux ordres du roi, et il ne resta plus, dans les montagnes, que le neveu de Théodore avec quelques rebelles.

[1] Les patrons des deux tartanes ayant réclamé ensuite des indemnités, le ministre répondit pour toute raison qu'il n'avait pas rendu compte au roi de leurs réclamations.

On profita du séjour des troupes pour visiter les forêts de l'île, et l'on conçut le projet d'en tirer des bois de chêne. Il paraissait tendre; un pied cube pesait 68 livres, tandis que celui de Provence pesait 83 livres. En résultat, on trouva très-peu de bois propres au service, et il y aurait eu trop de dépenses et de risques à les extraire. On ne jeta pas les yeux alors sur les belles forêts de pins qui dans la suite ont été une des plus précieuses ressources du port de Toulon, quoique les marchands s'en servissent déjà pour mâtures.

Divers travaux intérieurs furent entrepris dans le port. La belle porte de l'arsenal fut construite. On en avait formé le projet longtemps auparavant, et depuis deux ou trois ans les dessins en étaient arrêtés. Ses quatre colonnes de granit, débris de quelque temple de la Grèce apportés par un de nos vaisseaux, gisaient depuis plusieurs années dans le port; on ne put mieux les employer au service maritime qu'en les consacrant à ce monument. D'habiles artistes, MM. Lange et Verdiguier, mirent la main aux riches décors de la porte. Elle reçut cette inscription[1] :

LUDOVICUS XV CHRIST. REX,
NE QUID PORTUI TOLONENSI, SUB LUD. MAGNO
ADSERTI SPLENDORIS INTERIRET, PRINCIPALEM
HANC NAVALIS ARMAMENTARII PORTAM
PRO DIGNITATE LOCI RESTITUIT.
ANNO M. D. C. C. XXXVIII.

Le mur d'enceinte de l'arsenal fut exhaussé ; il était auparavant fort bas, et donnait passage à des sorties illicites de matières. On venait alors de régler de nouveau la sortie des

[1] Cette inscription est devenue bien arriérée aujourd'hui et ne serait plus de mise; ceux qui la firent et qui purent croire qu'il ne manquait qu'une porte à l'arsenal de Louis le Grand pour compléter sa splendeur, seraient bien émerveillés de voir cet arsenal décuplé de grandeur, d'ateliers et de monuments.

copeaux, qui, dans ce temps peu fécond en importantes affaires, occupait souvent la correspondance du port et du ministre. Les ouvriers seuls eurent la faculté de les enlever une fois dans la semaine, et le ministre ordonna qu'aucun maître ou officier entretenu n'en fît sortir pour son usage, ainsi qu'on l'avait toléré jusqu'alors.

Depuis quelque temps la machine à mâter, construite en bois du pays, abattue par le tonnerre en 1723 et rétablie peu après, menaçait ruine. Une nouvelle machine en bois du Nord fut dressée à la même place, sur la plate-forme de la Chaîne-Vieille, le 31 juillet 1738.

Un atelier des grandes forges fut bâti en 1739 et 1740. Il n'y avait jusqu'alors, dans cette partie du port où est l'horloge, que quelques cabanes. Cet atelier fut dû aux anciennes sollicitudes de M. Mithon, qui avait fait abandonner Dardennes pour faire exécuter les ouvrages de forges à la journée dans l'arsenal, disant : « Nous ne serons plus persécutés par des » entrepreneurs négligents, sans crédit et sans argent; le ser- » vice en ira plus rondement, et l'État n'y perdra pas. »

En même temps furent bâties, à côté de la porte intérieure de l'arsenal, les salles qui ont longtemps servi d'école d'instruction pour les gardes de la marine.

LIVRE DIXIÈME.

DE 1739 A 1744.

Démêlés entre l'Angleterre et l'Espagne. — La marine avait été négligée. — Armement de douze vaisseaux, leur croisière. — Actes d'hostilité des Anglais avant une déclaration de guerre. — Fontaine de l'arsenal. — Guerre avec Tunis. — Nouvel armement de douze vaisseaux, leur rentrée avec une escadre espagnole. — Séjour de l'escadre espagnole, les Anglais la bloquent; situation des vaisseaux espagnols. — Sortie des escadres française et espagnole. — Combat naval de Toulon.

En 1739, la France était en paix avec toutes les puissances; il n'était pas rare que des bâtiments de tous les pavillons relâchassent à Toulon. On voyait s'y arrêter des galères de Gênes, de Sardaigne, de Malte; des frégates et des vaisseaux espagnols, hollandais, anglais, surtout de ces derniers, à qui on supposait le dessein de voir ce qui se passait dans le port. On ne gênait pas les officiers pour visiter l'arsenal; seulement on les faisait accompagner, sous prétexte de leur faire honneur. Mais de grands armements devaient bientôt s'effectuer. On voyait déjà tous les symptômes d'une guerre, et quoique la déclaration formelle n'en ait été faite qu'en 1744, on agissait, plusieurs années à l'avance, avec une défiance qui en était l'avant-coureur.

Les hostilités avaient éclaté ailleurs. La fameuse déclaration de guerre de l'Angleterre à l'Espagne, pour la liberté des mers, avait mis en conflit ces deux puissances; et bientôt, dans la querelle continentale pour la succession d'Autriche, l'Angleterre, prenant parti pour la reine de Hongrie, travailla activement à contrarier le passage et l'établissement de l'infant don Philippe en Italie.

La marine du port de Toulon était alors composée des bâtiments de guerre suivants :

			Année de la construction.
Le Duc d'Orléans	de 74	—	1723.
Le Ferme.	74	—	1724.
L'Espérance	74	—	*Id.*
Le Saint-Esprit	74	—	1725.
Le Terrible	74	—	1739.
Le Conquérant	68		1688 et 1713.
Le Toulouse	64	—	1715.
Le Solide.	64	—	1723.
L'Heureux	64	—	*Id.*
Le Léopard.	62	—	1727.
L'Éole	64	—	1733.
Le Borée	62	—	1734.
Le Tigre	50	—	1724.
L'Alcyon.	50	—	1725.
Le Diamant	50	—	1733.
L'Aquilon	46	—	*Id.*
Le Zéphire	30	—	1728.
La Flore	30	—	*Id.*
La Sibylle	Barque.	—	1729.
La Légère	*Id.*	—	*Id.*
La Seine.	Flûte.	—	1722.
La Loire.	*Id.*	—	*Id.*
L'Ardente	Bombarde.	—	1726.
La Tempête.	*Id.*	—	*Id.*
La Foudroyante	*Id.*	—	1728.
La Diligente	Tartane.	—	1738.
La Gaillarde.	*Id.*	—	*Id.*

Total : 27 bâtiments.

Un seul navire était en construction, *le Sérieux*, de 60.

1740. — Douze vaisseaux furent mis en armement au

commencement de 1740. Le ministre, tâtonnant d'abord, n'en avait désigné que quatre, et voulait qu'on les préparât sans éclat, avec les moyens du port, et sans faire d'achats; mais bientôt, pouvant sans doute se dispenser de garder des mesures, il ordonna de mettre de la vivacité dans les préparatifs et de se pourvoir de toutes les marchandises nécessaires pour les armements.

Les douze vaisseaux furent visités, réparés et carénés.

Les compagnies franches de la marine furent augmentées : Toulon eut dix-huit compagnies de quatre-vingts hommes. Pendant qu'on s'occupait d'elles, il fut question de changer la couleur de l'uniforme de ces troupes, en substituant la bleue à la blanche, en usage alors dans toute l'armée. Cette dernière paraissait plus belle, mais la bleue moins salissante et préférable pour des soldats de mer. Ce projet ne fut pas alors adopté, seulement on changea les drapeaux qui servaient depuis quarante ans. Le munitionnaire des vivres était ordinairement chargé de fournir l'habillement des troupes.

Les batteries des approches de Toulon, au nombre de dix, furent rétablies dans le courant de l'année. Deux bateaux catalans, poursuivis par une frégate anglaise, étaient venus se réfugier sous le fort Saint-Louis, qui n'aurait pu les protéger s'ils avaient été insultés. Les vaisseaux anglais croisaient en maîtres dans la Méditerranée, et, sous prétexte de découvrir des bâtiments espagnols, visitaient les navires français.

Vers le milieu de mai, les levées pour l'armement ordonné commencèrent à s'exécuter. Déjà, depuis plusieurs mois, les commissaires des classes avaient reçu l'ordre de s'assurer des matelots qu'ils devaient fournir. « Ces pauvres misérables ne » pouvant plus naviguer, mourant de faim chez eux, sont » venus les uns après les autres me demander de les laisser » naviguer, ou de les employer dans l'arsenal. » M. de Villeblanche, intendant du port, en écrivant ainsi, annonçait qu'il

en avait admis un bon nombre, et proposait d'accorder à ceux qu'on retenait chez eux, et qui ne pouvaient se placer au petit cabotage, trop peu fréquent pour les employer, la faible indemnité de 5 sous par jour, pour les faire subsister. Telles étaient les habitudes prises, et l'idée que l'on s'était faite du devoir obligé du marin classé, que le ministre eut l'inhumanité de la leur refuser.

Les vaisseaux furent mis en rade en juillet et août. M. de Rochallard, qui montait *le Ferme*, les commandait. Il voulait faire des changements dans les emménagements de son vaisseau. M. de Villeblanche réussit à l'en détourner. C'était une chose particulière que la propension des officiers à changer les emménagements des vaisseaux. Ils semblaient toujours affecter de défaire ce que leurs prédécesseurs avaient fait. C'est ce qui arriva encore dans cette escadre de M. de Rochallard; car, au milieu d'autres bouleversements, les capitaines des vaisseaux où se trouvait une fosse aux câbles la firent enlever, et il fallut l'établir précisément aux autres vaisseaux où il n'y en avait point. Des capitaines qui avaient voulu du lest en fer s'en dégoûtaient maintenant; de là, des faux frais et des retards justement critiqués. Le ministre écrivait à l'intendant que s'il souffrait qu'il fût changé quelque chose, il en serait responsable; menaces inutiles, parce qu'elles s'adressaient à celui qui ne pouvait guère empêcher les changements; car les capitaines, disposant de matériaux et d'ouvriers, les exécutaient de leur chef, n'écoutaient aucune observation, et ne pouvaient même se persuader qu'un pareil ordre pût partir du ministre. Il ne paraît pas d'ailleurs qu'on ait jamais sévi contre aucun d'eux pour semblables contraventions. Dans un armement de 1741, M. Bompart, commandant une frégate, n'ayant exigé aucun changement, fut cité et loué comme d'une chose rare.

L'escadre mit à la voile avec précipitation le 25 août, composée de 12 vaisseaux : *le Ferme*, *l'Espérance*, *le*

Borée, *l'Eole*, *le Léopard*, *le Toulouse*, *le Conquérant*, *le Solide*, *le Diamant*, *le Tigre*, *l'Alcyon* et *l'Aquilon*, et suivie de la tartane *la Gaillarde*. Les équipages n'étaient guère disciplinés ni contenus. Dans le port et même en rade ils descendaient à terre à volonté ; de sorte qu'au départ il manqua à l'escadre un grand nombre de matelots. Cependant cette levée, qui était composée de 4,248 officiers-mariniers, matelots et mousses, avait été exécutée avec la plus grande facilité : les matelots absents n'étaient pas loin ; ils se présentèrent après le départ de l'escadre, et, sur l'allégation de leur bonne foi, comme on n'avait plus besoin d'eux, on les renvoya chez eux en leur faisant grâce. Le ministre se contenta de rappeler le texte des règlements, d'après lesquels aucun homme des bords ne doit descendre sans la permission du capitaine et des officiers, sous peine d'être sévèrement châtié.

Après le départ de l'escadre, les soins du port furent donnés à de nouvelles constructions. Le gouvernement devait voir avec un regret profond que la France n'avait qu'un faible nombre de vaisseaux pour commencer une guerre maritime contre un ennemi préparé aux combats, et dont les nombreuses escadres couvraient les mers. Le cardinal Fleury reconnaissait peut-être la faute qu'il avait faite d'avoir négligé la marine. C'est un reproche que tous les historiens lui ont adressé sans ménagement, et dont il serait en effet difficile de le laver. Pour peu qu'on ait suivi les opérations du port des années précédentes, on s'apercevra que ce reproche est vrai, en ce qui regarde le port de Toulon ; car avant lui, en l'année 1720, de nombreuses constructions avaient été entreprises, et les projets les plus vastes avaient été manifestés; mais en 1726, époque à laquelle le cardinal Fleury prit les rênes du ministère, ce mouvement se ralentit, et depuis cette époque jusqu'en 1740, c'est-à dire pendant quinze ans, il n'est sorti des chantiers de Toulon que quatre petits vaisseaux et deux

frégates, qui n'ont pas remplacé les bâtiments dépéris ou condamnés dans cet intervalle.

On voulut donc, par un nouvel essor, augmenter les forces navales. *Le Sérieux*, de 60, était déjà en construction; il fut mis à l'eau au mois d'octobre, et l'on monta sur le chantier *le Tonnant*, de 80, illustré depuis par ses combats; *le Trident*, de 60, et la frégate *l'Atalante*, de 30 canons. On se trouva en pénurie de charpentiers pour ces constructions, et l'on vit en cela le fruit d'une trop longue stagnation, pendant laquelle les bons ouvriers s'écartent peu à peu, sans former de successeurs.

L'intendant désirait que les fournitures de bois fussent mieux assorties qu'elles ne l'avaient été jusqu'alors; et là-dessus le ministre lui ayant demandé en quoi consistait l'assortiment du port, il se trouva embarrassé pour lui rendre un compte exact; « car, dit-il, ce port-ci n'étant pas comme » ceux du Ponent, où il y a le flux et le reflux, il n'est pos- » sible de pouvoir distinguer les bois que l'on possède que » lorsqu'ils sont hors de l'eau; dans les constructions mêmes, » il faut quelquefois en retirer dix pièces et plus, vu qu'elles » sont à huit ou dix pieds sous l'eau, avant d'en trouver une » propre précisément au travail que l'on fait. » M. de Villeblanche avouait ainsi un des plus forts inconvénients de ce système de conservation des bois. Il se vit obligé de les faire retirer tous de l'eau, et l'on ne prit pas la peine de les y replonger, parce qu'ils devaient être employés immédiatement aux constructions, et qu'il fallait auparavant les laisser sécher.

Un constructeur de Malte coupait des bois aux environs de Rome; il proposa de les livrer à Toulon, et pendant plusieurs années il envoya des chargements de ces bois, qui étaient de bonne qualité. Le constructeur Blaise Coulomb, qui était chevalier de Malte pour avoir construit un vaisseau dans cette île, fut l'intermédiaire pour la conclusion de cet arrangement. Un particulier de Lucques fit dans le même temps quelques fourni-

tures précieuses qui remplacèrent celles de la Toscane, ralenties depuis peu. Les exploitations d'Italie permettaient de ménager les forêts du Languedoc et de la Provence, qu'on pouvait dire épuisées. Le Dauphiné, l'Alsace même, envoyaient toujours des bois. On avait coutume d'amener ces bois de l'intérieur, en radeaux, jusqu'à Toulon ; et, comme on jugea qu'ils perdaient de leur qualité au flottage, on adopta la disposition nouvelle de les faire venir depuis Arles sur des alléges, ce qui s'est à peu près continué depuis.

Les constructions s'exécutaient à la journée. Le ministre observa que les dépenses en main-d'œuvre étaient plus grandes à Toulon que dans les autres ports, où l'on construisait à meilleur marché. M. de Villeblanche répondit que la contagion de 1720 avait imprimé aux ouvriers tant de mollesse, qu'on avait infiniment de peine à les mener au travail ; mollesse qu'il pouvait joindre à une autre cause plus directe et plus véritable peut-être, savoir : le dégoût que devaient inspirer aux classes ouvrières les fréquentes cessations de travaux, les repos forcés pendant plusieurs jours de la semaine et les retards des payements. M. de Villeblanche ajoutait qu'il était d'ailleurs rigoureusement juste que la journée de l'ouvrier fût plus forte à Toulon, en raison de la plus grande cherté des denrées, que partout ailleurs.

Il n'est pas hors de propos de relater un fait particulier qui répondait encore aux mœurs d'alors : Un sous-constructeur nommé Luc Coulomb, chargé de diriger un des vaisseaux en construction, avait abandonné brusquement le service sans rien dire, en compagnie de deux écrivains, qui, comme lui, se retirèrent à Cîteaux pour se faire bernardins. « Le parti » qu'ils ont pris si légèrement, dit le ministre, me prouve que » la perte n'est pas grande pour le service... » Ces jeunes gens revinrent un an après, et ne purent rentrer dans leurs places qu'avec beaucoup de peine et après quelque temps d'épreuve. Luc Coulomb devint ensuite un constructeur dis-

tingué. Il fut choisi, à la fin de 1744, pour aller suivre à Brest les méthodes de quelques constructeurs français qui avaient été envoyés en Angleterre et en Hollande pour se perfectionner.

Janvier 1741. — La classe des constructeurs mêlait journellement plus de théorie et d'instruction à ses connaissances pratiques. Pour rendre ces places plus considérées, le ministre décida qu'on supprimerait le mot de *maître*, qu'on ajoutait ordinairement à leur dénomination.

L'escadre de M. de Rochallard, partie le 25 août, se sépara en deux divisions, dont l'une rentra à Toulon le 15 octobre avec M. de Gabaret, conduisant les vaisseaux *l'Espérance*, *le Solide*, *le Borée* et *l'Aquilon*, qui avaient quelques avaries que l'on s'empressa de réparer.

L'Espérance et *le Solide*, carénés aussitôt après, furent destinés pour porter à Constantinople un nouvel ambassadeur, le comte de Castellane. M. de Gabaret avait dessein de faire remettre au vaisseau *l'Espérance* les chambres de la dunette, que Duguay-Trouin avait fait ôter lorsqu'il vint commander, en 1731, une escadre dans la Méditerranée ; mais il n'obtint pas sa demande. Les deux vaisseaux partirent sous son commandement le 27 janvier. On leur fit porter à Constantinople trente Turcs vieux et infirmes, esclaves sur les galères, qu'on mit en liberté comme pour faire plaisir au Grand Seigneur, et dont on débarrassa ainsi les bancs. Ces vaisseaux furent de retour le 18 juin, et ramenèrent M. de Villeneuve, précédent ambassadeur, qui descendit avec sa famille chez l'intendant.

15 septembre. — On ne tarda pas à voir arriver un ambassadeur de la Porte, Saïd-Mehemed, pacha Begler, bey de Romélie, personnage distingué de la cour ottomane, qui aborda à Toulon sur deux navires marchands, avec 150 personnes de sa suite. Il fut reçu avec honneur et apparat, et logé au jardin du roi, où l'on dressa pour sa suite une cinquantaine de tentes. La cour lui envoya des équipages de

Paris, et il partit pour la capitale le 7 novembre, fort satisfait des attentions qu'on avait eues pour lui.

Les huit vaisseaux restés avec M. de Rochallard étaient rentrés dans le mois d'avril. Ils avaient croisé autour des Antilles, réunis à une plus forte escadre sortie de Brest. Le vaisseau *le Diamant* fut détaché pendant quelques instants avec deux autres vaisseaux et une frégate de cette escadre pour une mission sur la côte de Saint-Domingue. Sous le cap Tiberon cette division fut rencontrée par six gros vaisseaux anglais qui l'attaquèrent avec acharnement le 18 janvier et le lendemain. Le combat fut sanglant; les vaisseaux anglais plièrent, et le commodore, en se retirant, crut s'excuser en envoyant un officier au commandant de la division française, pour lui dire qu'il avait fait une méprise et qu'il croyait avoir affaire à des Espagnols. Le vaisseau *le Diamant* fut l'un des plus maltraités.

L'escadre de Toulon avait été affligée de la fièvre jaune, qui avait sévi plus grièvement encore sur celle de Brest; elle avait plus que décimé les équipages. Comme on présumait qu'elle aurait encore des malades, on prépara l'hôpital Saint-Louis, dit Saint-Mandrier, qui se trouvait négligé depuis quelque temps. 400 malades furent débarqués.

On prit une autre précaution vis-à-vis des vaisseaux même, en raison de leur provenance d'Amérique. On appréhenda que leurs carènes ne fussent chargées de vers, et l'on usa d'un expédient que l'on jugea propre à ne pas en infecter le port : les vaisseaux furent déchargés au Mourillon de tout leur armement, et aussitôt après leur entrée dans la darse, qui eut lieu successivement, ils furent mis sur le côté pour râcler la mousse, que l'on fit tomber sur des radeaux et non dans la mer, et que l'on brûla ensuite. Immédiatement après on les chauffa d'un feu vif, et l'on braya leurs coutures en attendant de les caréner.

Les équipages furent congédiés. M. de Villeblanche fit les

plus grandes instances pour avoir les moyens d'envoyer aux commissaires des classes les remises de ce qui était dû à ces pauvres gens, qui, disait-il, n'ont trouvé en retournant chez eux que beaucoup de misère, et ont besoin d'être excités à servir de nouveau.

La tartane *la Gaillarde*, partie avec M. de Rochallard, s'était perdue à San-Salvador, près de l'île de Cuba.

Une autre division, composée des deux vaisseaux primitivement rentrés, *le Borée* et *l'Aquilon*, auxquels la frégate *la Flore* fut réunie, avait été disposée pour une campagne dans les mêmes mers. Elle partit le 26 janvier, sous les ordres du chevalier de Caylus. Elle croisa en Amérique, s'arrêta à la Martinique et en d'autres colonies, et fut attaquée à son retour, dans le détroit de Gibraltar, par quatre vaisseaux anglais. Le prétexte était le même : le commandant anglais fit dire encore en s'excusant qu'il avait cru les vaisseaux espagnols. La division française, obligée de se réparer, relâcha à Malaga et arriva à Toulon à la mi-septembre.

Tant d'actes d'hostilité, sans déclaration de guerre, ne décelaient que trop l'envie que les Anglais avaient de la faire.

Le port de Toulon entretenait sur l'île de Corse une petite station navale de trois ou quatre bâtiments légers, qui avaient continué de croiser autour de ses côtes pour empêcher les secours étrangers. Des tartanes leur portaient des vivres de prolongation de campagne, et tous les ans ils revenaient à Toulon pour caréner, désarmer, réarmer et changer les équipages. Mais des événements d'une plus haute importance, et le besoin de toutes ses armées, déterminèrent la France à retirer ses troupes de la Corse. Les seize bataillons qui l'occupaient étaient au complet, parce qu'on leur avait envoyé continuellement des recrues. Ils furent ramenés sur le continent en quatre voyages, dans les mois d'avril et de mai. La Corse fut ainsi abandonnée pour cette fois à ses précédents maîtres, les Génois, après une occupation de près de trois années.

Le marquis de Maillebois, qui venait d'être fait maréchal, arriva des premiers et débarqua à Toulon. Il descendit chez M. de Villeblanche ; car l'intendant recevait presque toujours chez lui les personnes tant soit peu considérables qui arrivaient à Toulon [1].

On avait besoin de bâtir une fontaine dans l'arsenal, pour donner l'eau aux vaisseaux dans les armements. Jusqu'alors les vaisseaux avaient fait leur eau à la fontaine de l'hôtel de ville ; ils venaient se ranger au bord du quai et y restaient souvent trois ou quatre jours. Il y avait lenteur et danger de déprédations, qu'on pouvait faire facilement par tant d'ouvertures qu'il y a sur un vaisseau. On employa pour construire cette fontaine un fonds particulier, dont l'origine singulière mérite d'être connue. Le ministre avait voulu faire présent à Jeanum Codja, capitan-pacha, qui favorisait la nation française, de quelques câbles et cordages pour un vaisseau qu'il faisait construire en 1736, à ses frais, à Constantinople. Lorsque ces câbles arrivèrent, le pacha venait d'être destitué. Ils ne lui furent pas donnés, et l'ambassadeur les vendit pour une valeur de 5,456 francs. Cette somme ayant été réservée, et augmentée de 2,000 francs provenant de la vente de vieilles étoupes, dont le produit servait d'ordinaire à l'intendant pour donner des gratifications, fut employée à construire la grande fontaine de l'arsenal. M. Petitot, ingénieur de Lyon, passant à Toulon, en donna le dessin, sur la prière de l'intendant, et le fit de manière que l'eau pût passer dans les vaisseaux par les sabords de la première batterie, au lieu qu'on était obligé de faire un sabord à la flottaison.

Il fallut creuser cette année le port Neuf, qui se trouvait extraordinairement obstrué de vases qu'on supposait venues du large, parce qu'aucun égout n'y versait, mais qu'on pouvait bien attribuer en plus grande partie aux pluies, qui entraînent

[1] Il n'y avait pas encore d'hôtels dans la ville, mais quelques auberges qualifiées de cabarets.

toujours des terres, et aux communications avec le port Vieux, où tant de ruisseaux se jettent.

Octobre 1741. — Une révolution avait changé le souverain de Tunis. Le fils de l'ancien bey, nommé Sidi-Mahoumoud, qui commandait à Sousse, fut obligé de se sauver et arriva au lazaret de Toulon, sur un bâtiment français, avec vingt-deux Turcs de sa suite. Le ministre voulut le renvoyer à Alger ou à Constantinople ; et M. de Villeblanche lui ayant appris qu'il allait fréter une tartane pour le conduire à Alger, il pâlit sur-le-champ, disant qu'il n'irait pas sur une tartane du quai du port au lazaret, parce que s'il rencontrait une galiote tunisienne, il aurait le cou coupé. Il voulait un bâtiment plus fort et il alla le chercher lui-même à Marseille.

Les Tunisiens, ayant repris quelque insolence, recommencèrent leurs deprédations. Ils arrêtèrent les bâtiments français dans leur port et à la mer. La Compagnie d'Afrique craignit d'être attaquée par eux et demanda des munitions. Des bâtiments légers furent aussitôt envoyés pour croiser contre les Tunisiens. Les frégates *le Zéphire* et *l'Atalante* furent destinées à escorter les convois de Marseille pour le Levant; et, afin d'écarter les corsaires de nos côtes, où la foire de Beaucaire pouvait les attirer, la Provence et le Languedoc furent gardés par quelques galères et quelques brigantins.

Quatre galères tenant la mer allèrent jusqu'à Cagliari, où l'on fut obligé d'en désarmer deux pour mettre les deux autres en état de naviguer, à cause de la quantité de malades qu'elles avaient. Elles ne purent retourner à Marseille qu'en août 1742.

Les Algériens furent également sur le point d'éclater, à l'occasion de la prise d'un de leurs corsaires, qui, sortant de Toulon et poursuivant sous Sicié quelques bâtiments espagnols, tomba au milieu de trois galères espagnoles qui l'enlevèrent et le ramenèrent à Toulon. Le dey arrêta aussitôt un bâtiment français et menaça de prendre un parti violent contre

la nation. Il disait que son corsaire était presque sous l'escorte de la frégate française *le Zéphire*. Cette circonstance était vraie; mais il l'avait quittée pour courir sur les bâtiments espagnols. Le ministre de la marine voulut d'abord soutenir que la capture était légitime, mais, après quelques négociations, on obtint des Espagnols que le corsaire serait rendu ainsi que l'équipage. Une frégate l'escorta jusqu'à Alger, et l'amitié avec cette régence fut rétablie. Telles étaient les condescendances que l'on avait pour ces pirates : il fallait ou faire des armements dispendieux pour les châtier, ou faire, avec de moindres frais, des sacrifices d'amour-propre. Le commerce, qui n'aime pas à être interrompu, penchait et sollicitait toujours pour ce dernier parti, plus économique, qui semblait ne pas tirer à conséquence, et il était écouté. C'est ainsi qu'on voyait de temps en temps se renouveler l'insolence des Barbaresques.

Cependant on agit avec quelque rigueur contre Tunis; le port fut bloqué par les frégates françaises, qui s'emparèrent de plusieurs bâtiments, même de quelques navires hollandais et anglais chargés pour compte de Tunisiens. Un de ces navires anglais, conduit à Malte par *l'Atalante*, avait quatre-vingt-huit passagers turcs. Les Tunisiens et Marocains furent transportés aux galères à Toulon.

Le nombre des bâtiments légers fut augmenté à l'occasion de cette petite guerre. Deux galiotes à rames, bâtiments qu'on armait de 150 hommes, furent construites par un charpentier qu'on fit venir de Malte, et furent appelées *la Chasse* et *la Découverte*. Le même constructeur entreprit la barque *l'Hirondelle*, qu'il fut autorisé à faire comme il voudrait, personne ne devant le gêner sur les proportions ni pour la forme. Enfin, à ces préparatifs on ajouta quatre chaloupes *carcassières*, ne tirant que trois pieds d'eau, propres à porter un mortier ou à servir dans le port pour les armements; mais ce dernier usage est le seul auquel elles aient été consacrées.

Cependant, deux accidents malheureux contrarièrent la station française. M. de Saurins, commandant plusieurs brigantins, fit, en juin 1742, une descente à Tabarque avec 400 hommes. Guidé par un Maure qui le trahit, il se trouva au milieu d'une peuplade maure qui fondit sur lui ; il fut blessé, et toute sa troupe fut tuée ou prisonnière, à l'exception de 24 hommes qui gagnèrent à la nage les brigantins mouillés à deux lieues au large.

L'autre événement fut le naufrage de la corvette *la Sibylle* sur un banc, près de la Galite. Tout l'équipage, à l'exception de 39 hommes, périt.

On finit par négocier avec le bey. Le comte de Marquesi, commandant les frégates françaises, entra en pourparler, et la paix se conclut en novembre 1742. Les esclaves tunisiens furent rendus en échange des prisonniers français, et on envoya en outre au bey des présents et 10,000 sequins (110,000 fr.). Par compensation, un envoyé de Tunis alla à Paris demander pardon au roi ; vaine cérémonie de gens qui auraient fait plus d'humilité encore, si on l'avait plus payée.

Les pères de la Merci, qui avaient un couvent à Toulon, s'étaient proposé de mener en procession les esclaves et prisonniers, au nombre de cinq cents, revenus de Tunis. Le ministre invita l'intendant à s'y opposer, parce qu'il ne devait pas en être des prisonniers délivrés par traité, comme des esclaves rachetés par la rédemption.

Les deux puissances ennemies, l'Espagne et l'Angleterre, continuaient à poursuivre leurs intérêts divers dans la Méditerranée. Des corsaires, toujours prêts à profiter des guerres, armés des deux parts, Anglais et Espagnols, se croisaient quelquefois sur nos côtes (17 *janvier* 1741). Un combat avait eu lieu en vue du port, sous Sepet, entre deux corsaires maïorquins et un navire anglais, qui prit feu et sauta en l'air.

En juillet 1741, une escadre fut armée de nouveau, sous le commandement de M. de Court, vice-amiral, pour appuyer,

si elle était assez forte, les opérations des armées en Italie, et protéger, de concert avec les escadres espagnoles, les passages continuels de troupes allant par mer d'Espagne dans les États de Gênes et de Toscane. La France dessinait sa résolution.

L'escadre était composée des vaisseaux :

Le Terrible,	
Le Saint-Esprit,	
Le Duc d'Orléans,	de 74
Le Ferme,	
L'Espérance,	
Le Sérieux,	
Le Léopard,	
L'Éole,	de 64
Le Solide,	
L'Heureux,	
Le Diamant,	de 50
Le Tigre	

et de deux tartanes.

La frégate *la Volage,* de Rochefort, vint joindre l'escadre dans la Méditerranée.

Les matelots des quartiers les plus éloignés furent levés les premiers, et l'on réserva ceux de Toulon et des environs pour le remplacement des absents ou des malades, et pour d'autres armements s'il y avait lieu. Dans l'armement de 1740, le ministre avait fait la répartition des levées à exécuter dans les quartiers; mais à l'égard de celle-ci, il avait laissé l'intendant maître de régler cette répartition.

Cette levée se fit avec plus de difficulté que la précédente. « La terreur s'était mise parmi les marins, dans la crainte où » ils étaient que ces vaisseaux ne ussent destinés pour les îles » de l'Amérique, où ils allaient cependant avec le commerce. » Néanmoins, le 12 octobre 1741, au départ de l'escadre, les

équipages étaient complets, bien qu'on eût débarqué trois cents malades ou infirmes.

L'escadre se présenta devant Barcelone, et relâcha à Carthagène pour rétablir les mâtures de deux vaisseaux endommagées par le tonnerre. Elle reparut bientôt aux îles d'Hyères, avec celle du roi d'Espagne, commandée par don Novarro (19 *janvier* 1742). Elle trouva à ce mouillage trois vaisseaux espagnols qui avaient déjà escorté un convoi en Italie. Le second convoi arriva dans l'intervalle en plusieurs portions, et vint se placer sous la protection des deux escadres, qui firent voile le 27 janvier, et le conduisirent jusqu'à la Spezzia. Il passa ensuite une grande quantité de bâtiments de transport, suivant toujours la côte, autant pour éviter Mahon, que les Anglais occupaient, que pour prendre langue et se réfugier au besoin dans quelque port, car ils naviguaient sans cesse avec appréhension.

Les deux escadres, en revenant, furent repoussées de Toulon par un violent coup de vent de N. O. Tous les vaisseaux français gagnèrent les îles d'Hyères, avec quelques vaisseaux espagnols; le reste fut dispersé sur la côte ou en Corse. Enfin, le 22 février, elles entrèrent à Toulon, et, de jour en jour, quelques traîneurs espagnols y arrivèrent. Un dernier vaisseau, nommé *le Saint-Isidore,* ne paraissait pas. M. de Court envoya *le Sérieux* et *la Volage* pour le chercher. On le trouva à Ajaccio, démâté, faisant beaucoup d'eau et hors d'état de naviguer. Presque tout son équipage passa sur les deux navires français, et fut remis en arrivant à l'escadre espagnole.

Cette escadre, au nombre de 16 vaisseaux, était mal équipée, délabrée et manquant de tout. Il fallut pourvoir à sa détresse, la caréner et la réparer. Après l'armement des vaisseaux français, il n'était resté dans les magasins ni chanvre ni fil de caret. Le port, inquiet de tant de nouveaux besoins, acheta de tous côtés les chanvres que l'on pouvait rencontrer,

et qui devenaient rares, car le roi de Sardaigne avait défendu qu'il en sortît du Piémont.

On tenait compte des dépenses faites pour l'escadre espagnole, pour en avoir le remboursement auprès de M. de Sartines, intendant de la Catalogne. De son côté, le commissaire de cette escadre acheta quelques parties de chanvre et de toiles que l'on convertit en cordages et en voiles. Il reçut des pistoles, qu'il envoya à la Monnaie d'Aix pour être converties en argent de France. Plus tard, Carthagène et Barcelone tâchèrent d'envoyer quelques munitions navales et des vivres, mais plusieurs des bâtiments qui en étaient chargés furent pris par les Anglais.

Les équipages espagnols ressemblaient à leurs vaisseaux : ils étaient nus, misérables, n'étaient point payés, et, pour emprunter l'expression vulgaire employée dans la correspondance du port, la plupart n'avaient qu'une chemise pourrie sur le corps.

Il y eut longtemps parmi eux sept à huit cents malades, et la mortalité était si grande qu'on fut dans la nécessité de faire usage de la chaux vive pour consumer les morts.

M. de Court, en arrivant, commanda en même temps l'escadre et le port. Il remplaçait dans ce dernier commandement M. de Bonneville, qui partit pour Paris, généralement regretté. Il eut même un pouvoir supérieur à celui des commandants, car l'intendant dut lui fournir toutes les munitions de guerre et de bouche qu'il demanderait. Les services qu'il eut l'occasion de rendre à l'Espagne furent vantés à Sa Majesté Catholique, qui, pour lui en témoigner sa considération, lui fit remettre par le général Novarro son portrait enrichi de diamants, valant 40 à 50,000 fr.

Mars. — L'escadre française resta armée avec le tiers de ses marins. Les deux autres tiers furent renvoyés chez eux pour y être disponibles. M. de Villeblanche trouvait qu'il était juste de leur donner 5 sous par jour, parce qu'ils ne pouvaient

point naviguer pour gagner leur vie; mais il plaida encore inutilement pour eux.

15 *avril*. — L'infant don Philippe, qui était à la tête de l'armée espagnole réunie aux Français dans le nord de l'Italie, vint à Toulon et parcourut l'arsenal. Il entra dans la salle des gardes de la marine, nouvellement bâtie à côté de la porte d'entrée, et vit tous leurs exercices, la manœuvre, le pilotage, le canon et même la danse. Il visita les divers ateliers, la corderie, où l'on commit un câble en sa présence, et le magasin général, où il s'amusa à se faire peser, avec plusieurs seigneurs de sa suite (il pesait, suivant la relation enregistrée, 133 liv., poids de marc).

Il resta plusieurs jours à Toulon, visita l'escadre qui était mouillée sur deux lignes, et vit du coteau de la Malgue le spectacle d'un combat simulé entre deux vaisseaux. Pendant plusieurs soirs, les vaisseaux de France et d'Espagne s'illuminèrent splendidement[1].

Jusqu'alors il n'avait paru sur la côte que quelques croiseurs anglais. Le 27 avril, l'armée navale anglaise, commandée par l'amiral Mathews, se montra devant Toulon, forte de 28 vaisseaux. Elle établit une sévère croisière à l'est et à l'ouest, visitant tous les bâtiments, s'emparant même des bâtiments français chargés pour compte espagnol, et venant les arrêter jusque sous le cap Sepet[2].

Aussitôt, toutes les batteries de la côte qui environne Toulon furent mises sur un pied respectable pour s'opposer aux tentatives des Anglais. On y envoya des troupes qui logèrent d'abord sous des tentes, et qui, à l'approche de l'hiver, s'abri-

[1] Il fut reçu avec les plus grands honneurs par la ville. Pendant trois soirs la cité fut illuminée. L'hôtel de ville, où il logea, étant insuffisant, on perça le mur et on prit sur la maison voisine.

[2] En avril 1743, un brigantin anglais, poursuivant un bâtiment français, reçut deux coups de canon de la batterie Sepet. L'amiral Mathews s'en plaignit; mais, sur l'exposé vrai de l'affaire, il s'excusa, et on finit de part et d'autre par des politesses. La même scène se renouvela en juin à l'égard d'un vaisseau.

tèrent dans des baraques ou dans les bastides. Il y avait dans les villages circonvoisins des cavaliers espagnols débarqués de quelques transports qui n'avaient pu passer; on les fit approcher pour servir en cas de descente. Le marquis de Mirepoix, commandant la province, général actif et de résolution, vint à Toulon, visita toutes les fortifications et donna ses ordres.

Mai. — Mais ce qui démontrait jusqu'à quel point on craignait l'attaque des Anglais, ce fut la formation d'une estacade de radeaux et de pièces de mâture qui fut placée entre les deux tours. Le ministre ne désapprouva pas cette précaution, quoiqu'il n'y ait pas lieu de croire, dit-il, que l'escadre anglaise vienne insulter les vaisseaux espagnols dans la rade de Toulon.

Ce n'était pas la crainte de violer un territoire jusqu'alors neutre qui avait contenu les Anglais, car à la fin de juin ils montrèrent qu'ils étaient peu animés d'un tel respect. Cinq galères d'Espagne s'étaient réfugiées à Saint-Tropez; trois vaisseaux anglais vinrent les brûler dans le port même, et, pour mettre le comble à leur audace, un de ces vaisseaux revint à Saint-Tropez et voulait qu'on lui livrât les canons, les ancres et les effets d'un brûlot qu'ils avaient sacrifié dans cette occasion; mais il s'en retourna sans rien obtenir [1].

Bien plus, un autre vaisseau anglais vint, le 15 décembre, mouiller encore devant Saint-Tropez, et demanda qu'on en fît sortir deux bâtiments espagnols chargés, sans quoi il brûlerait le port. On y envoya incontinent deux compagnies de troupes, et le vaisseau anglais appareilla deux jours après sans effectuer sa menace.

Les Anglais, encouragés par leurs succès, par leur force, et munis de brûlots, se flattaient de faire quelque entreprise

[1] Une sixième galère s'était réfugiée à Antibes, d'où elle ne partit qu'en septembre 1744 pour la Catalogne. — Les carcasses des galères obstruèrent le port de Saint-Tropez jusqu'en 1748. Plusieurs entreprises pour les enlever manquèrent. Le maître Barralier, de Toulon, les releva.

contre les vaisseaux espagnols qui étaient dans la rade de Toulon. Nous ne partirons pas, avaient-ils dit, que l'escadre espagnole ne soit prise ou brûlée. L'amiral Novarro, effrayé sans doute, voulut faire entrer toute son escadre dans le port, où il la croyait plus en sûreté que dans la petite rade. Cet avis ne fut pas partagé par les marins français, qui prévirent que même la cour d'Espagne n'approuverait pas cette manœuvre timide. Néanmoins il l'exécuta, et, comme on l'avait pensé, il ne tarda pas d'en recevoir de vifs reproches.

Pendant ce temps, les équipages espagnols étaient devenus à demi habitants de la ville. On les avait laissés établir leurs chaudières sur le quai même du port, et chacun y souffrait de leur malpropreté.

Cependant, M. de Court se tenait sur ses gardes; il fit installer en brûlots deux petits navires marchands de 200 tonneaux. Les Anglais en furent bientôt informés, et demandèrent à quelques patrons ce que M. de Court voulait faire de ces brûlots. Son estacade était le jouet des vents. Elle avait d'abord été composée de deux chaînes de mâts; mais elle fut rompue sans beaucoup d'efforts par *l'Atalante*, que l'amiral fit courir sur elle pour l'essayer. Elle fut alors formée de quatre chaînes de mâts; mais le 20 septembre un coup de vent la dispersa de nouveau, et M. de Court, pour la rétablir, interrompit tous les ouvrages du port, jugeant que celui-là était le plus urgent. L'estacade souffrit encore en d'autres coups de vent.

L'escadre anglaise était devenue forte de 38 vaisseaux, dont 4 à trois ponts. Elle mouillait souvent aux îles d'Hyères. Il lui arrivait des convois de munitions de Mahon. Le roi de Sardaigne pourvoyait aussi à ses besoins, mais, à ce qu'il paraissait, avec quelque répugnance. L'amiral anglais avait même eu des différends avec le commandant de Villefranche, qui ne voulait pas qu'une trop grande partie de l'armée anglaise vînt y mouiller.

On fut distrait un moment de ces événements sérieux par la bizarre punition d'un notaire du Vivarais, qui, ayant publié dans sa commune que les Anglais s'étaient rendus maîtres de Toulon, avaient rasé les églises et dressé des temples, fut envoyé par la maréchaussée, à ses dépens, pour voir lui-même sur les lieux ce qu'il en était. On le promena dans la ville, entouré de curieux, et on lui fit parcourir ensuite la rade, l'escadre et l'arsenal.

La cour de France, cependant, avait donné ordre de garder avec les Anglais la plus grande neutralité. Les vaisseaux mouillés aux îles d'Hyères achetaient des provisions des habitants. On leur permit d'établir des tentes à Port-Cros pour les malades; des officiers anglais venaient même à Toulon. Le commandant d'un de leurs vaisseaux y fut très-bien reçu par les officiers français. Les Espagnols même, quoiqu'ils eussent eu l'air de le bouder d'abord, finirent par lui faire accueil. Un chebec anglais, chargé d'orge, relâcha. Les Espagnols voulaient s'en emparer, mais on les en empêcha. Ce chebec eut même l'entrée, et vendit à Toulon son chargement.

Les Anglais, de leur côté, laissèrent passer les vaisseaux *le Borée* et *l'Heureux*, qui, commandés par M. de Caylus, reconduisirent à Constantinople l'ambassadeur turc. Ces vaisseaux, partis le 15 août, se rencontrèrent avec des vaisseaux anglais, et les commandants affectèrent de se faire des politesses et d'échanger quelques minces présents. Ils furent de retour à la fin de janvier 1743.

Le vieux vaisseau *le Conquérant*, qui avait cinquante-quatre ans d'existence, fut expédié vers le même temps pour Rochefort. D'abord vaisseau à trois ponts, mis à deux ponts en 1706, il avait besoin maintenant de larges réparations. Deux arcs grands et bien formés ployaient sa carène, ce qui n'avait pas empêché qu'il ne naviguât bien jusqu'alors. Il ne pouvait être réparé avec solidité à Toulon, où de nouveaux

abatages sur les côtés l'auraient arqué davantage. On jugea qu'il ne pouvait être radoubé que dans une forme, bien qu'on pensât aussi que ce serait un radoub plus coûteux que solide, attendu qu'on n'aurait *qu'une portion d'un vaisseau neuf entée sur une vieille coque.* Il fut donc envoyé à Rochefort armé en flûte, avec l'équipage ponentais de la frégate *la Volage* (4 juin); et, comme il avait embarqué des canons, il saisit pour mettre sous voiles un moment où les Anglais s'étaient écartés, dans la crainte qu'ils ne le supposassent destiné pour l'Espagne. Ce vaisseau arriva à Rochefort, et là se termina sa vétérance. Placé dans un bassin et ses fonds découverts, on le jugea trop infirme pour que son existence dût se prolonger, et sa démolition fut ordonnée.

L'amiral Novarro ne se fit pas beaucoup presser pour retourner en rade, parce que la désertion dépeuplait ses vaisseaux. Il avoua qu'il avait au moins la moitié de ses équipages malades ou en désertion, et qu'il serait obligé de faire venir des matelots de la Catalogne. La chiourme des galères espagnoles brûlées à Saint-Tropez fut déposée un instant sur cette escadre, et comme elle achevait d'infecter les vaisseaux, on prit le parti de la renvoyer par terre en Espagne. Elle était de neuf cents hommes.

Les équipages de l'escadre française n'avaient guère plus de discipline. Les congés délivrés aux deux tiers des marins étaient expirés, et le ministre donna ordre de les faire rejoindre; il s'en absenta un très-grand nombre. Il manqua à une revue plus de huit cents matelots, et au milieu de l'inquiétude que ce vide faisait naître, on ne cacha pas la petite satisfaction que procurait une économie considérable en solde et en rations. On menaça de sévir contre les absents; mais on craignait que trop de châtiment ne les portât au désespoir et à la désertion chez les Anglais. On ne pouvait se dissimuler qu'ils étaient à plaindre : la plus grande partie d'entre eux, depuis deux ou trois ans, avaient été longtemps arrêtés pour le

service, sans solde et sans pouvoir naviguer au commerce, et, écrivait l'intendant, ils avaient été obligés de vendre tout ce qu'ils avaient pour faire subsister leurs familles.

1743. — L'année 1743 se passa dans une situation pareille à celle de l'année précédente, et sans pouvoir concevoir d'opérations par l'incertitude et même la crainte où l'on était. L'escadre anglaise était toujours aux îles d'Hyères, ayant le plus souvent ses mâts de hune calés, et exerçant continuellement ses équipages au canon et à la mousqueterie. Elle y était avec tant de confiance, qu'elle y carénait successivement ses vaisseaux.

Les vaisseaux français et espagnols rentraient l'un après l'autre dans le port pour se caréner et réparer leurs mâtures, leurs futailles et tous les objets de leur armement. Un des vaisseaux espagnols, nommé *la Sainte-Elisabeth*, fut calfaté d'un côté par les ouvriers du port, de l'autre par des calfats espagnols, et on fut d'accord pour reconnaître que ces derniers n'avaient pas fait aussi bien.

De nouveaux congés furent donnés aux équipages français, parce qu'on ne supposait pas que l'escadre dût sortir dans le courant de l'année.

Le vaisseau espagnol *le Saint-Isidore*, qui depuis un an était ancré à Ajaccio, fut attaqué le 2 mars par quatre vaisseaux anglais, qui voulurent l'enlever ou le brûler. Après quelques échanges de bordées qui lui coutèrent soixante hommes, sur un très-faible équipage, le capitaine espagnol, nommé Lelage, Français d'origine, mit le feu à son vaisseau. En arrivant à Toulon, il fut d'abord mis aux arrêts par ordre de don Novarro; mais s'étant bientôt justifié, il resta sur le vaisseau de cet amiral, et y rendit bientôt d'éminents services.

Dans le mois de juillet, l'amiral Mathews se porta, avec une partie de son escadre, du côté de Gênes. Il voulait que la république de Gênes lui livrât plusieurs chebecs chargés

d'artillerie pour l'armée d'Espagne ; mais il y eut une espèce de capitulation, d'après laquelle cette artillerie fut envoyée par des bâtiments génois dans un port de la Corse, pour y rester tout le temps de la guerre.

Pendant l'éloignement d'une partie de l'armée anglaise, l'escadre espagnole fit mine d'appareiller. Elle embarqua ses vivres, ses munitions; mais elle ne se disposa pas assez promptement pour devancer le retour de l'amiral Mathews.

Enfin, l'escadre espagnole n'osant plus partir seule, la cour de France résolut de mettre l'escadre de Toulon en état de l'accompagner (novembre). Il fut ordonné de mettre en état vingt et un vaisseaux et frégates; on les répara et caréna avec beaucoup d'activité. Ils devaient être prêts à partir du 15 au 20 janvier 1744.

Pour assurer l'armement, on retint, par une levée générale, tous les matelots de la Provence et du Languedoc. Il en fallait plus de 5,000, et il devait y en avoir dans ces provinces près de 10,000, suivant le dernier recensement des classes. Cependant, par précaution, on leva une partie des équipages de trente bâtiments malouins qui se trouvaient à Marseille [1].

L'escadre enleva tous les soldats de marine, et, comme ils furent insuffisants, on embarqua des compagnies de grenadiers d'infanterie. Il ne resta pour la garde du port que 50 soldats des galères de Marseille, qui, ne pouvant être relevés, furent détachés à poste fixe aux principaux endroits.

Au milieu du mouvement continuel qui animait le port, l'évêque de Toulon exprima au ministre la peine qu'il souffrait de voir travailler dans l'arsenal les dimanches et fêtes. On avait coutume de lui en demander la permission.

Cependant le ministre, impatient, parut faire quelques

[1] Il fallait à l'escadre : 1,245 officiers-mariniers.
5,161 matelots.
1,550 soldats.
7,956

reproches de lenteur. M. de Villeblanche protesta aussitôt qu'il n'y avait eu faute de zèle, ni de sa part ni de celle des officiers du port. « Ils auraient voulu, dit-il, qu'on eût tra-
» vaillé la nuit pour avancer davantage les ouvrages; mais je
» n'ai pas voulu y consentir, entourés d'Anglais et d'Es-
» pagnols, qui auraient pu se glisser dans l'arsenal et y mettre
» le feu. Pour ce qui me regarde, ajouta-t-il, ayant l'hon-
» neur de servir depuis cinquante ans, avec autant de zèle
» que de désintéressement, je n'aurais pas commencé dans
» les circonstances présentes de me négliger. Toute la marine
» en pourra rendre témoignage. »

Le ministre regretta d'avoir ému M. de Villeblanche; et, reprenant un langage flatteur pour lui, il lui dit que le roi était disposé à donner au port des marques de satisfaction, souhaitant fort que le succès que l'on devait attendre de la sortie des escadres y donnât lieu bientôt. M. de Maurepas ne pouvait avoir oublié qu'il avait trouvé, il y avait un an à peine, le service plus en règle à Toulon que dans les ports de Brest et de Rochefort. (*Dépêche du* 6 *novembre* 1742.)

Mais ce qui retardait véritablement les ouvrages, c'était le vagabondage des équipages, que les officiers ne savaient pas contenir. C'était, en général, moins la bonne volonté qui leur manquait alors que la discipline; ils s'écartaient sans cesse et trouvaient pénible de travailler aux ouvrages d'armement. Les officiers se rejetaient toujours sur le manque de matelots lorsque ces ouvrages n'avançaient pas, mais eux-mêmes pouvaient s'en attribuer la cause; les matelots et les soldats n'auraient pas été si dissipés, s'ils avaient vu les officiers plus assidus à l'armement de leurs vaisseaux. Pour citer un exemple, le comte de Vaudreuil étant allé à bord de son vaisseau, trouva non-seulement que tous les matelots avaient décampé, mais même les soldats; il n'était resté que les deux sentinelles, qu'il fit mettre aux fers. Il en était de même des autres vaisseaux. Cependant, en ce qui avait rapport au complet des

équipages, on comptait toujours que la plupart des matelots se rassembleraient dans leurs vaisseaux lorsqu'ils seraient prêts à partir. Cette espérance ne fut pas trompée; il y eut même à la fin, parmi eux, cette émulation qui anime toujours les Français lorsqu'ils sont résignés à leur devoir.

L'escadre espagnole s'équipait plus difficilement. Au mois de mai 1743, elle avait encore 7,000 hommes; il ne lui en restait, en novembre, que 6,084, y compris les officiers et les malades des hôpitaux. Elle attendait 2,000 hommes de troupes pour renforcer ses équipages; ils n'arrivaient pas, et le ministre en témoignait son mécontentement. Pendant ce temps les équipages espagnols, à l'imitation des équipages français, étaient exercés à l'artillerie et à l'ensemble des manœuvres, exercices qui ne furent pas sans profit. L'estacade fut démolie, et M. de Court alla à Hyères pour voir par lui-même la situation et la force de l'escadre anglaise (26 *janvier* 1744). Il se dirigea le long de la côte, et crut faire ce voyage sans être connu; mais, à son étonnement, il fut salué de onze coups de canon du vaisseau de l'amiral Mathews et de deux autres vaisseaux portant pavillon.

Enfin, les soldats espagnols arrivèrent le 7 février; au lieu de 2,000, ils n'étaient que 1,000 environ; les autres avaient déserté ou étaient restés malades en route. Cependant, il fallut encore plusieurs jours aux Espagnols pour aller en grande rade et pour s'orienter. Il leur désertait journellement du monde; 150 hommes manquèrent dans une semaine. Ils furent obligés de désarmer quatre frégates pour renforcer les autres équipages, et ils laissèrent 300 malades à l'hôpital Saint-Mandrier, qui avait été réservé pour eux.

1744. — Les vaisseaux anglais n'étaient pas plus fortement armés; ils l'étaient moins que les vaisseaux français, mais ils avaient, ce qui est un avantage incomparable, l'habitude de la mer. Ils éprouvaient des désertions. Il arrivait de temps en temps sur la côte des déserteurs de leur nation. Il en vint dix,

quelques jours avant le départ des escadres. Leurs équipages étaient faibles ; ils recrutaient, autant qu'ils pouvaient, des Génois, même des Espagnols et des Français. Trois matelots du quartier d'Hyères avaient pris du service chez eux. On aurait voulu au port les condamner à une plus forte peine que les galères, pour servir d'exemple ; mais le ministre décida qu'on s'en tiendrait à la loi, vu, d'ailleurs, que les Anglais n'étaient pas déclarés ennemis.

Les escadres alliées appareillèrent le 19 février au soir, pour mouiller le lendemain sous le fort Sainte-Marguerite. Le vaisseau français *le Léopard*, de 64, capitaine Gravier, ayant été abordé au sortir de la rade par la frégate *la Volage*, ne put suivre l'armée à son second appareillage, qui eut lieu le 22 au matin.

L'escadre française était au nombre de seize vaisseaux et quatre frégates, savoir :

Le Terrible,	de 74	MM. de Court, lieutenant général; de la Jonquière, capitaine de vaisseau; Charron, commissaire.	
L'Espérance,	id.	Gabaret, chef d'escadron; d'Héricourt, cap. de vaiss.	
Le Ferme,	id.	de Sorgues,	id.
Le Duc-d'Orléans,	id.	d'Orvés,	id.
Le Saint-Esprit,	id.	chevr de Piosins,	id.
Le Borée,	de 64	comte de Magnes,	id.
Le Trident,	id.	chevr de Caylus,	id.
Le Solide,	id.	chevr Châteauneuf Thomas,	id.
Le Sérieux,	id.	de Cheylus, cap. de vaisseau.	
L'Eole,	id.	chevr d'Albert,	id.
L'Heureux,	id.	comte de Vaudreuil,	id.
Le Diamant,	de 50	Massiac,	id.
L'Aquilon,	id.	Duquesne,	id.
Le Toulouse,	de 64	d'Astour,	id.

L'Alcyon,	de 50	MM. de Lancez, capit. de vaisseau.	
Le Tigre,	de 50	Saurins,	id.
Le Zéphire,	de 30	chev^r de Glandèves,	id.
L'Atalante,	id.	Laclue,	id.
La Volage,	id.	chev^r de Baufremont,	id.
La Flore,	id.	Bompar, lieut. de vaisseau.	

L'escadre espagnole était de douze vaisseaux. L'amiral Novarro avait son pavillon sur le *Real-Philippe*, de 116 canons, dont on avait eu le temps d'admirer les belles formes, et qui eut la réputation de se bien comporter dans la navigation et dans le combat, quoiqu'il n'eût pas plus de quatre pieds de batterie. Les autres vaisseaux étaient :

La Sainte-Elisabeth	de 80
Le Constant	60
L'Hercule	60
Le Saint-Fernand	62
L'Amérique	60
Le Superbe.	60
Le Poder.	62
L'Orient.	60
L'Alcyon	60
Le Brillant	62
Le Neptune	62.

Le jour même de la sortie, sous le cap Sicié, à une heure et demie de l'après-midi, l'armée anglaise les joignit, et le combat s'engagea. Les Anglais avaient en tout quarante-deux vaisseaux. On se battit presque toujours en ligne de bataille; peu de groupes se formèrent; l'escadre anglaise était au vent. L'amiral Mathews combattit le *Real-Philippe*, qui, délaissé par les vaisseaux de son escadre et attaqué par deux autres vaisseaux ennemis, leur tint tête pendant quatre heures, et s'en fit abandonner par la supériorité de son feu. Les relations de la bataille ne font pas honneur de cette belle résistance à l'amiral

Novarro : elles disent que, légèrement blessé, il se hâta de descendre à l'ambulance, et subit les reproches d'un sergent de garde qui voulait l'empêcher de passer; qu'étant revenu sur le pont, il demeura négligemment assis sur un câble, sans plus s'occuper du combat ; que toute la gloire en revint au capitaine Lelage, dont l'obstination et la bravoure résistèrent autant aux provocations timides qui partaient de son vaisseau qu'au feu des ennemis.

L'amiral de Court, posté à l'avant-garde, fut attaqué par le contre-amiral anglais Rowley, le fit plier, abîma plusieurs vaisseaux anglais, et aurait pu saisir à l'égard de ceux-ci un plus entier succès, s'il n'avait senti son honneur obligé d'aller dégager, préférablement à tout, l'amiral espagnol. Il s'y porta donc, revirant de bord, bien suivi de sa division, et reprenant dans cette évolution qui le remettait au vent, un vaisseau espagnol, *le Poder*, excessivement délabré, qui avait amené aux Anglais.

Le combat des deux armées dura jusqu'à huit heures du soir, sans succès plus déterminés des deux côtés, sauf la perte d'un vaisseau anglais, qui coula le lendemain. A la nuit, les deux escadres alliées gagnèrent Alicante, et ensuite Carthagène, où *le Léopard*, suivant leurs traces, ne tarda pas à les joindre [1].

Toutes les forces navales qu'on avait pu armer à Toulon étaient sorties ; il ne resta dans le port que le vaisseau *le Tonnant*, que l'on venait de mettre à l'eau et dont on eut à cœur d'achever l'armement. Des projets de construction furent manifestés au delà même des approvisionnements du port. En attendant qu'on les exécutât, le vaisseau *l'Oriflamme*, de 54 canons, fut mis sur le chantier, et, peu après, la frégate *la Diane*.

[1] Deux tartanes mises à la suite de l'escadre l'avaient quittée, sans bonnes raisons, après le combat. M. de Villeblanche démonta les patrons et donna à d'autres le commandement de ces tartanes, qui partirent avec *le Léopard*.

Le combat du 22 février, dans lequel les escadres de France et d'Angleterre s'étaient traitées en ennemies, fut regardé comme la déclaration de guerre entre les deux puissances. Des corsaires anglais sortirent à l'instant de Villefranche et de quelques autres ports de la Méditerranée [1]. Des armateurs français se hâtèrent aussi d'en expédier. Le manifeste de la guerre parut bientôt.

4 mai 1743. — A cette époque, les fortifications de la province, qui étaient sous l'inspection et l'administration de l'intendant du port de Toulon, en furent retirées et placées sous les soins directs du département de la guerre. L'intendant perdit ainsi ses attributions sur la place de Toulon, sur le fort projeté de la Malgue, celui d'Artigues, sur les autres fortifications du côté de terre, sur Saint-Tropez, Antibes, l'île Sainte-Marguerite, etc. ; mais l'arsenal de la marine, les deux darses, leurs quais et enceintes, la Grosse-Tour, l'Aiguillette, Balagnier, le fort Saint-Louis, Saint-Mandrier, le lazaret, les poudrières, les batteries des deux rades, restèrent dans la dépendance de la marine, ainsi que les îles de Port-Cros, Porquerolles, Bregançon, et les autres batteries des îles d'Hyères qui gardaient le mouillage.

[1] Quelques petits corsaires sortirent de Trieste sous le pavillon de la reine de Hongrie.

LIVRE ONZIÈME.

DE 1744 A 1748.

Rentrée de l'escadre française. — Disgrâce du vice-amiral de Court. — Arrivée à Toulon du marquis de Maurepas. — Partage de l'escadre en divisions. — Divisions de Piosins, de Caylus et de la Jonquière. — Les commandants de la marine sont nommés à poste fixe. — Armement du capitaine Le Lage. — Misère des marins revenus des campagnes. — Apparition des Anglais. — Constructions. — Protections des convois. — Les Impériaux entrent en Provence. — Le maréchal de Belle-Isle les en chasse; extrémités de cette guerre — Chevert reprend les îles de Sainte-Marguerite. — Paix d'Aix-la-Chapelle

1744. — Après le départ de l'escadre et dans le vide qu'elle laissait, la marine s'empressa d'armer quelques barques et brigantins, et trois galères de Marseille pour garder les côtes.

Un canot laissé par l'escadre anglaise aux îles d'Hyères, équipé d'un midshipman et de sept matelots, fut arrêté. Un commissaire anglais, qui était resté à Hyères pour les besoins de son escadre, fut invité à se retirer.

Le prince de Conti commandait une armée sur la frontière de la Savoie (*février*). Le pont du Var avait été emporté. Plus de quatre-vingts bateaux furent expédiés de Toulon par détachements le long de la côte pour former un pont sur cette rivière. Ils furent ensuite très-utiles pour le transport des munitions, et gardés jusqu'au mois de juillet [1].

Pour seconder les opérations de l'armée française, on s'assura d'un grand nombre de bâtiments de transport, qui devaient porter à Antibes et à Monaco des troupes et des munitions. Une frégate espagnole fut armée en hâte pour les escorter; aucun officier français ne voulut s'embarquer sous un capitaine

[1] Le département de la guerre eut toutes les peines du monde à en payer le fret. En 1747, on n'en avait payé encore que le quart, 50,000 livres.

espagnol. On lui donna pour second un maître d'équipage; mais, comme on attendit quelque temps des troupes pour la garnison de cette frégate, il parut de ce côté plusieurs frégates anglaises. L'armée du prince de Conti souffrait de ces retards. Ce prince vint à Toulon; il demanda qu'on risquât les bâtiments de transport deux à deux; mais la croisière était si serrée, que c'eût été les perdre infailliblement. Une frégate canonna même Saint-Tropez, et l'on regretta souvent que l'amiral de Court n'eût pas laissé ou renvoyé quelques-uns de ses bâtiments.

L'escadre française rentra à Toulon le 13 avril, avec quatre bâtiments anglais assez richement chargés qu'elle prit en venant. Elle n'avait pas voulu quitter Carthagène sans avoir reçu les ordres de la cour. Deux vaisseaux anglais mouillaient en même temps aux îles d'Hyères. M. de Court en fut tout de suite averti et sollicité de détacher quatre vaisseaux pour les surprendre; mais ceux-ci n'ayant mis à la voile que le lendemain, l'occasion fut manquée; dès six heures du matin les Anglais avaient appareillé. Cependant l'intendant engagea M. de Court à détacher quelques vaisseaux pour escorter le convoi, du moins jusqu'à Fréjus; mais ce général n'osa l'entreprendre, de peur d'exposer l'escadre du roi. Cette appréhension fâcha le prince de Conti, qui avait fondé toutes ses espérances sur l'arrivée de l'escadre. On entreprit dès lors de voiturer par terre, sur charrettes, les munitions qui composaient les chargements. Enfin, lorsque après de plus vives instances M. de Court se fut déterminé à détacher une division de cinq vaisseaux pour aller croiser jusqu'à Antibes, le vent d'est s'éleva, et bientôt l'escadre anglaise parut devant Saint-Tropez, au nombre de trente-deux vaisseaux.

On reprocha à M. de Court de ne savoir pas prendre son parti, ni profiter des moments favorables. Il avait quatre-vingts ans, et, depuis qu'il commandait l'escadre, quelle qu'ait été d'ailleurs sa ferme conduite dans le combat du 22 février, il

avait donné plusieurs marques d'hésitation et de faiblesse ; il en témoigna encore depuis son retour, et il laissait décompléter son escadre en cédant trop facilement aux capitaines qui, pour de légers motifs, voulaient venir au Mourillon. On pouvait prévoir qu'il ne garderait pas le commandement ; et effectivement, le 23 avril, dix jours après sa rentrée, M. de Villeblanche fut chargé par M. de Maurepas de lui remettre l'ordre de le quitter. Il se retira dans ses terres, fort touché de son rappel.

Des historiens ont semblé dire que le gouvernement avait manqué de gratitude envers ce vieil amiral; vieux en effet, et l'on avait raison de souhaiter dans un tel commandement l'énergie et la décision que l'âge glaçait en lui de plus en plus. Mais la France n'avait pu choisir que de vieux amiraux ; il n'y avait pas eu de promotions depuis longtemps. Le vice-amiral comte de Roquefeuille, commandant l'escadre de Brest, armée en même temps que celle de Toulon, était âgé aussi de quatre-vingts ans, et mourut en mer sur son vaisseau.

Il est vrai qu'il y eut contraste, et que l'Espagne, essayant de s'attribuer la gloire du combat naval du 22 février, éleva à de grands honneurs son amiral, qui, pour sauver sa lâcheté, osa se plaindre d'avoir été mal secouru ; mais l'histoire en a fait honte à don Navarro, et a protégé dans sa disgrâce même l'honorable amiral de Court.

Le chef d'escadre de Gabaret lui succéda dans le commandement des vaisseaux. M. de Bonneville commanda le port.

Au commencement de mai, les Anglais paraissant avoir quitté la côte, M. de Gabaret envoya deux petites divisions croiser à l'est et à l'ouest ; il hasarda même de faire conduire le convoi, composé de soixante-dix voiles, par deux vaisseaux et deux frégates; et il fut heureux qu'il arrivât sans encombre à Antibes, car l'amiral Mathews reparut aussitôt, accompagné de quelques galères sardes, mouilla aux îles d'Hyères, serra

de près la rade et intercepta la côte. Il brûla plusieurs navires à Saint-Tropez, à Hyères, à Cassis. Le vaisseau *le Solide*, qui était dehors, se réfugia à Marseille, où, désespérant de rentrer à Toulon, il resta quatre mois désarmé.

Les Anglais laissèrent enfin, dans le mois d'août, la côte libre pendant quelque temps, par la nécessité où ils étaient de se réparer, de faire de l'eau, et aussi parce qu'ils ne pouvaient plus se ravitailler à Villefranche, qui, ainsi que Nice, avait ouvert ses portes aux armées combinées de don Philippe et du prince de Conti. L'arsenal vit arriver des bois et des munitions de guerre trouvés à Villefranche. Les Espagnols avaient prétendu que toute la valeur devait leur en être donnée; mais il fut convenu qu'elle serait partagée entre les deux nations, ainsi que cela avait eu lieu pour les munitions de bouche, parce que la prise avait été faite par les deux armées.

L'escadre restait sans destination; les vaisseaux mouillés en rade étaient presque sans équipages par l'absence des matelots en permission et de ceux qui, prenant congé d'eux-mêmes, n'hésitaient pas à s'enfuir à la nage.

M. de Maurepas, ministre de la marine, crut nécessaire de se rendre à Toulon, autant pour trouver un remède à ce relâchement que pour régler les opérations de l'escadre. Il arriva le 29 mai, ayant exigé que l'on supprimât les cérémonies et honneurs qui lui auraient pris un temps qu'il s'était proposé de donner aux affaires.

Obligé d'user d'indulgence envers les matelots, il rendit lui-même une ordonnance d'amnistie pour tous les déserteurs.

Il prépara ensuite le partage de l'armée navale en plusieurs petites escadres, et en laissa provisoirement la surveillance à M. de Gabaret, qui ne jouit pas longtemps encore de cet honneur; il mourut sur son vaisseau, et ne fut pas remplacé dans son commandement supérieur.

Une première division fut armée avec empressement pour aller à Malte et prendre sous son escorte les bâtimentsqui ve-

naient du Levant. Elle partit le 6 juillet, sous les ordres de M. de Vaudreuil, composée du vaisseau *l'Heureux* et des frégates *la Flore* et *l'Hirondelle*.

Les autres vaisseaux entrèrent successivement dans le port pour caréner et réarmer. On en fit trois escadres, chacune de cinq bâtiments.

La première fut formée des vaisseaux et frégates :

Le Tonnant,	*L'Eole,*
Le Saint-Esprit,	*Le Tigre*

et *le Zéphire.*

Elle fut placée sous les ordres du chevalier de Piosins.

Le ministre désapprouva que l'on eût donné une carène au *Tonnant,* vaisseau neuf, parce que la carène donnée sur le chantier aurait dû servir, usage qui n'avait pas lieu à Toulon. L'équipage de ce vaisseau de 80 canons fut porté à 780 hommes. L'escadre fut toute en rade le 18 juillet, mais affligée de nombreuses absences. « Les équipages n'ont plus la même bonne » volonté, écrivait l'intendant; la peur semble les gagner en » voyant les Anglais en si grande force. En vain M. de Piosins » leur promet le pillage des prises qu'ils feront, ce qui autre- » fois les aurait fait jeter au feu, dans l'espérance seulement » de déshabiller un Anglais. » Le découragement était encore augmenté par leur mauvaise santé; la plupart avaient été attaqués des fièvres qui régnèrent cette année dans la Provence. Les trois quarts des habitants de Toulon en avaient été atteints.

Enfin cette escadre partit le 22 août, s'arrêta en Espagne, traversa le détroit de Gibraltar le 19 novembre, et arriva à Cadix, où M. de Piosins fit virer en quille *le Tonnant,* qui avait touché sur un banc en entrant dans ce port.

La tartane *la Diligente* était partie sous sa protection pour Brest avec un chargement de pozzolane placée dans des sacs. Ce petit bâtiment retourna ensuite heureusement à Toulon.

La deuxième escadre, sous les ordres de M. de Caylus, fut ainsi composée :

L'Espérance,	*Le Sérieux*,
Le Trident,	*Le Diamant*

et *l'Aquilon*.

M. de Caylus, malgré de bonnes manières, et quoiqu'il encourageât son équipage, déjà formé en très-grande partie, à travailler à la carène et à l'armement de son vaisseau, ne put jamais retenir que dix à douze matelots. Les autres vaisseaux n'avançaient pas davantage, de sorte qu'il fallait employer des journaliers du port.

Cette escadre mit à la voile le 16 septembre. Elle croisa d'abord du côté de Malte et y mouilla.

La 3e escadre fut composée :

Des vaisseaux *le Terrible*,
le Leopard,
le Borée,
l'Alcyon
et de la frégate *l'Atalante*.

M. de la Jonquière, qui la commanda, voulut faire donner à ses bâtiments une carène d'une composition de chaux vive et de suif qu'il prétendait meilleure que celle dont le port faisait usage, mais elle ne réussit pas, en ce qu'elle pouvait difficilement être appliquée, et que la chaux se détachait. Il en revint à la carène ordinaire, en convenant qu'il avait oublié la recette dont il s'était bien trouvé dans le Ponent.

Il mit à la voile le 19 octobre, mouilla à Tunis, et se présenta à l'ouverture de l'Archipel. Il prit sous son escorte un nombreux convoi destiné pour Marseille, qu'il conduisit jusque devant ce port, où mouilla le vaisseau *l'Heureux*, qui revint avec lui. L'escadre de M. de Caylus, étant sortie de Malte, avait accompagné ce même convoi jusqu'au banc de la Casse,

et avait fait voile ensuite pour le détroit. M. de la Jonquière reparut un instant à Toulon, compléta six mois de vivres, et repartit le 6 décembre. Il s'empara en route de deux navires anglais, et entra à Cadix, où se trouvaient les deux autres escadres.

Les quatre frégates espagnoles que l'amiral Novarro avait laissées, ayant reçu des matelots de Barcelone, avaient quitté Toulon dans le mois de septembre. Elles étaient mauvaises marcheuses.

Les détachements de soldats de marine que l'on embarquait étaient pris ordinairement dans les différentes compagnies, afin de les faire contribuer toutes au service de mer, et de diviser les chances en cas d'accidents malheureux, ou seulement de perte d'effets. Une partie de l'indiscipline fut attribuée à cette dispersion des soldats qui n'avaient pas leurs officiers (*août*). Le ministre arrêta alors que les détachements seraient pris en trois compagnies au plus, et que chaque partie demeurerait commandée par un officier qui embarquerait avec elle. Depuis les préparatifs de la guerre, il n'était pas délivré de congés expirés à ces troupes; chaque année une ordonnance du roi prolongeait le sursis, et néanmoins on accrut les compagnies par des recrues qualifiées de surnuméraires [1].

Pendant l'armement de ces escadres, des plaintes furent portées contre la fabrication du pain frais et du biscuit. L'intendant en faisait souvent des reproches au directeur du munitionnaire, qui ne se corrigeait que pour un temps. On s'en

[1] Chaque compagnie avait trois officiers, un lieutenant de vaisseau, capitaine de la compagnie, et deux enseignes de vaisseau, l'un lieutenant, l'autre enseigne. Une ordonnance du 2 décembre 1748, qui, en portant à cent le nombre des compagnies pour tous les ports, les réduisit à cinquante hommes, n'y admit plus que deux officiers, un lieutenant de vaisseau, capitaine, et un enseigne de vaisseau, lieutenant, et décida que les compagnies ne pourraient plus être divisées qu'en deux détachements, chacun avec un officier. En outre, la résolution fut prise de faire permuter les compagnies de département, d'année en année.

prenait à la qualité et à l'origine du blé ; il y avait moins de plaintes autrefois, que les blés venaient de Bourgogne, qu'alors, qu'on les tirait du Languedoc. On sévit contre un employé de la boulangerie, et l'on jugea convenable d'entretenir un maître boulanger pour suivre et surveiller les diverses opérations de cet établissement. Le choix se porta sur le boulanger de Toulon qui avait le plus d'aisance et qui jouissait de la meilleure réputation. Il demandait 100 liv. par mois, mais il se contenta d'abord de 50, et se soumit à être puni sévèrement en cas de mauvaise gestion.

1745. — Au commencement de 1745 fut prise une disposition nouvelle qu'on a peu remarquée, et qui pourtant eut une immense influence sur l'esprit de corps qui anima depuis les officiers militaires de la marine, et leur attira ensuite la plus grande part dans l'administration des arsenaux. Jusqu'alors le commandement des ports était une attribution de l'officier le plus ancien qui se trouvait sur les lieux ; c'était une fonction à peu près accidentelle. Cet état de choses fut changé. « Le » roi, dit le ministre (17 *janvier*), a cru ne pouvoir rien » faire de plus avantageux pour son service que d'établir des » commandants fixes dans les ports, afin que les affaires fus- » sent suivies d'un même esprit, sans être exposées aux varia- » tions où elles étaient sujettes par le changement fréquent » des commandants et leurs divers caractères. »

M. d'Orves, chef d'escadre, fut nommé commandant de la marine. Il lui fut recommandé de maintenir l'union, de rétablir la subordination et la discipline, et d'attirer aux officiers du port, de la part des officiers de marine, les égards qu'ils méritaient par l'utilité de leurs services. M. d'Orves, outre ses talents militaires, était homme de cabinet. Ses services dataient de loin, puisqu'il était, en 1690, sur l'escadre de sept vaisseaux, commandée par Château-Renault, qui affronta, au détroit de Gibraltar, vingt-trois vaisseaux ennemis. Il écrivait fort bien ; le style de sa correspondance annonce un caractère

rigide, et l'on y aperçoit en même temps les traits d'une vieillesse chagrine.

On lui donna pour adjoint, l'année suivante (3 *novembre* 1746), le chevalier de Piosins, chef d'escadre, qui fut nommé pour *commander la marine en second au port de Toulon*, en se concertant avec M. d'Orves. Mais cet emploi, dont l'utilité ne fut pas reconnue parce qu'il était sans attributions propres, s'éteignit en cet officier général.

Un nouveau convoi de Smyrne et d'Alexandrie étant attendu à Marseille, les vaisseaux *le Toulouse* et *l'Heureux*, commandés par le capitaine de Vaudreuil, furent armés en toute hâte pour aller à sa rencontre. Le ministre était impatient de les voir partir. Cependant, par l'indiscipline des matelots, on fut obligé de faire leur armement par des forçats. Ils étaient en rade au commencement de janvier, lorsque leur départ fut retardé par un ouragan, le plus furieux qu'on eût vu dans le pays de mémoire d'homme, et qui dura quatre jours. De nombreux bâtiments firent naufrage. Les trois quarts des toits de la ville et des édifices de l'arsenal furent découverts. *L'Heureux* et *le Toulouse* chassèrent en dedans de la Grosse-Tour, et s'envasèrent de cinq à six pieds. On ne les releva qu'au bout de cinq jours, après les plus grandes fatigues et les avoir allégés de tout, même du lest. Cet accident ayant fait souffrir *l'Heureux*, vieux vaisseau et mauvais marcheur, on ne prit pas la peine de le réarmer; mais après le réarmement du *Toulouse*, l'opiniâtreté des vents contraires et la présence continuelle d'une escadre anglaise entre la Sardaigne et Malte retinrent de nouveau ce vaisseau resté seul, ainsi qu'un convoi qui s'était rassemblé pour partir sous son escorte. M. d'Orves avait eu le projet un instant de prendre le parti extraordinaire de les envoyer avec le vent régnant à Roses, pour y attendre le vent de N. O., qui y est plus fréquent, et avec lequel, en faisant route droit sur les côtes de Barbarie, ils auraient évité les croisières anglaises. Mais ils par-

tirent enfin directement de Toulon le 8 mars, avec ce vent de N. O. *Le Toulouse* rentra le 2 mai, avec *la Flore* et *l'Hirondelle*, et un convoi de quarante et un navires, destiné pour Marseille, ainsi qu'avec un corsaire anglais de vingt canons, nommé *la Duchesse-Thérèse*, dont il s'était emparé. Un capitaine de Marseille, nommé Camoin, ayant aidé par sa bonne manœuvre à prendre ce bâtiment, le roi lui accorda une épée d'argent.

Après leur retour, *le Toulouse, la Flore* et *l'Hirondelle* désarmèrent, et le ministre annonça qu'il n'y aurait plus à Toulon d'autres armements, au compte du roi, pendant l'année.

Le port eut d'ailleurs assez de peine pour un armement en course accordé au capitaine de Lage, qui avait abandonné le service d'Espagne. Le caractère de cet homme, dont la bravoure allait jusqu'à la fanfaronnade, et qui semblait méconnaître les mœurs et les lois françaises, fut une source d'embarras continuels. Il revenait de Paris, où il avait séduit par de belles promesses le ministre et le duc de Penthièvre, amiral de France, au point qu'il eut des commissions de chef d'escadre pendant la campagne, avec le traitement de ce grade, qui devait être acquitté sur le cinquième revenant au roi.

Les vaisseaux	*le Ferme*,
	l'Oriflamme,
et les frégates	*la Diane*
et	*la Volage*,

lui furent confiés.

On attendait, dans le principe, des matelots de Bordeaux et de Rochefort pour cette escadre; mais il n'en vint presque point, parce qu'ils furent destinés de préférence pour les armements qui se faisaient dans les ports de l'Océan, et l'on fut obligé de chercher des Provençaux. D'après les conditions du traité, les équipages accordés étaient plus forts que sui-

vant le règlement; ils devaient être assimilés, pour la police, à ceux des vaisseaux de l'État, et il leur était alloué le tiers en sus de la paye ordinaire, indépendamment du dixième des prises et des gratifications, des pensions aux veuves, etc. Ils devaient être à la solde de M. de Lage ou des intéressés; pourtant le ministre accorda, pour ceux qui travailleraient à l'armement, la demi-solde et le traitement jusqu'au jour de la mise en rade. Toutes les troupes de la marine qui restaient au port furent destinées pour tenir garnison sur cette escadre. D'après une ancienne condition, qui fut renouvelée, les armateurs devaient payer une indemnité aux capitaines des compagnies pour chaque soldat tué ou déserté pendant l'armement. Elle était pendant la dernière guerre de 30 fr.; elle fut établie à 40 fr. en cette occasion; mais les soldats qu'on put donner ne suffisant pas, M. de Lage reçut une permission du roi de lever une compagnie de 150 hommes.

Malgré l'augmentation de paye, les matelots eurent la plus grande répugnance à s'embarquer, s'imaginant qu'ils étaient destinés pour les Indes, et redoutant surtout M. de Lage. Les expressions et les manières de ce capitaine répandirent une sorte de terreur, que la population maritime ne fut pas seule à éprouver. Comme les levées ne suffisaient pas et que la désertion était continuelle, il fit exercer, de son autorité, la presse sur les bateaux pêcheurs et les caboteurs des environs. Cet acte violent répandit l'épouvante. Tous les matelots gagnèrent les montagnes, ne laissant chez eux que les quatre murailles. Les canonniers des batteries se sauvèrent également; il n'y eut pas jusqu'aux gens des villages voisins, depuis Hyères jusqu'à la Ciotat et Cassis, et même des bourgeois, qui ne s'éloignassent, parce qu'ils avaient entendu dire que M. de Lage voulait prendre indistinctement tout ce qu'il trouverait, comme on fait en Angleterre. Les officiers-mariniers, sur lesquels on avait compté de tout temps, prirent aussi la fuite; et les ouvriers de l'arsenal, craignant qu'on ne

les prît eux-mêmes pour embarquer sur les vaisseaux, ne paraissaient plus au travail. Les publications, les punitions ne diminuaient point leur résistance, qui ne finit qu'après le départ de M. de Lage. Bien des officiers même eurent de la peine à se déterminer à faire cette campagne. Enfin, jamais armement n'avait tant épouvanté les Provençaux. « A entendre » M. de Lage, disait l'intendant, il semble qu'il veut tout » écraser ; c'est ce qui a épouvanté tout le monde. »

Cependant l'intendant faisait ses efforts pour réprimer la désertion des matelots, et, les protégeant contre eux-mêmes, il dirigea des actes de sévérité sur ceux qui paraissaient favoriser leur désobéissance. Un particulier qui avait reçu un de ces déserteurs reçut défense par ordre du roi d'habiter la ville, ni à moins de dix lieues du port. Cinq matelots déserteurs avaient été cachés dans le couvent des Récollets de la ville, par un frère récollet. M. de Villebranche voulait, pour faire un exemple, faire quitter la robe à ce frère, et l'embarquer en qualité de matelot, à quoi il le trouvait très-propre. Il se désista à la fin de cette détermination, sur la prière du père gardien, à qui le ministre laissa le soin de mettre le frère en pénitence.

L'intendant fit rendre en même temps un acte de justice contre un matelot de cette escadre, coupable de vol, qui fut condamné à cinq ans de galères et à faire amende honorable, la corde au cou et la torche à la main, aux endroits les plus fréquentés de la ville.

L'escadre de M. de Lage partit vers le milieu d'avril, et rentra quinze jours après avec de nombreuses avaries. Dans cette relâche, ce capitaine, qui avait déjà indisposé les chefs du port, se brouilla tout à fait avec eux. Le commandant de la marine avait besoin d'user de toute son autorité pour arrêter la fougue d'un homme peu mesuré dans ses discours et enivré de l'importance et de l'indépendance du rôle qu'il croyait jouer dans l'État, tandis qu'il n'était qu'un armateur

particulier. Il refusait d'être en quarantaine et menaçait de prendre l'entrée si on ne la lui donnait pas. Se donnant de lui-même la commission d'aller chercher le convoi à Malte, il voulait, disait-il, en conférer avec M. d'Orves, qui lui répliqua qu'il aurait dû se concerter avec lui avant de partir; mais qu'il ne devait plus s'agir de cela, puisque le convoi était là présent. Il arrivait en effet avec *le Toulouse*. Le capitaine de Lage, confus, remit bientôt à la voile; mais naviguant toujours sans résolution, il rentra encore deux fois. Enfin, il resta quelque temps en croisière entre la Sardaigne, la Sicile et Malte; il fit deux prises, dont l'une ne fut pas valable, et il finit par se rendre utile en escortant un nouveau convoi pour Marseille.

A chaque relâche il lui avait déserté plus de cent matelots. A son dernier retour ils lui désertèrent en foule, même à la nage, malgré les menaces qu'il leur faisait, le pistolet ou le sabre à la main. Ils avaient essuyé beaucoup de mauvais traitements et avaient souffert, sous le rapport des vivres, tellement que soixante hommes étaient morts dans la dernière croisière, pendant laquelle on n'était pas sorti de la Méditerranée, et deux cents malades avaient été mis à terre en arrivant.

Désespérant d'avoir assez de monde pour refaire son armement, il laissa désarmer le vaisseau *le Ferme*, et garda seulement *l'Oriflamme*, *la Diane* et *la Volage*.

Les trois escadres qui s'étaient réunies à Cadix se séparèrent encore. M. de Piosins alla croiser dans l'Océan, au-devant des vaisseaux d'Espagne qui venaient des Indes (*mars*). Plusieurs vaisseaux devaient retourner à Toulon, où ils étaient attendus avec impatience. Des préparatifs étaient faits pour les recevoir. Ils avaient le projet de naviguer en longeant la côte d'Espagne jusqu'à Roses; mais la présence continuelle des Anglais en forces supérieures au détroit les empêcha, à plusieurs reprises, de pénétrer dans la Méditerranée.

Le vaisseau *le Saint-Esprit*, qui s'était aventuré seul, essuya au détroit un combat contre deux vaisseaux anglais, et retourna à Cadix (*juillet*). Enfin, le besoin de caréner les força de chercher un des ports du Ponent, où ils abordèrent tous heureusement, à l'exception de *l'Eole*, qui fit naufrage à l'île d'Aix. Cinq vaisseaux, *le Borée*, *le Léopard*, *le Tigre*, *l'Alcyon*, *l'Atalante*, entrèrent à Rochefort, et neuf à Brest : *le Tonnant*, *le Terrible*, *le Saint-Esprit*, *le Trident*, *le Sérieux*, *l'Espérance*, *le Diamant*, *l'Aquilon*, *le Zéphire*. Aucun de ces navires ne reparut plus au port de Toulon pendant cette guerre, et ils suivirent leur destinée dans les événements dont l'Océan fut le théâtre.

Les matelots provençaux des bâtiments arrivés à Rochefort en partirent presque tous sans congé, effrayés de voir plus de la moitié des leurs débarqués malades, ou eux-mêmes convalescents à peine, fuyant la contagion qu'ils avaient apportée. Ils étaient atteints, dit le médecin de la marine de Rochefort, d'un scorbut pestilentiel, qui enleva dans sa première violence plus de deux cents personnes du service des hôpitaux, officiers de santé, sœurs de charité, aumôniers et infirmiers. On n'osa pas sévir contre ces malheureux matelots en fuite. Le ministre même, pour ne pas laisser croire qu'on usait d'indulgence en leur faveur, recommanda de leur inspirer qu'ils devaient être du nombre des matelots qu'on devait renvoyer, et qu'ils n'étaient pas dans le cas de la désertion; mais que cependant, comme ils s'étaient exposés à tomber dans ce cas en revenaut sans congé, ils seraient privés de la conduite et d'un mois de salaire. Le chevalier de Piosins, qui était de retour au port, avait proposé un autre expédient : il voulait qu'on les fît tirer au sort par vingt ou trente, pour punir les malheureux que le hasard aurait livrés à la rigueur des lois. Mais il aurait fallu les traduire tous à Toulon, ce qui aurait été impossible, et ce parti aurait présenté bien d'autres

inconvénients; et vraiment ils inspiraient plus de compassion que tout cela.

« Ces misérables, écrivait l'intendant, sont arrivés tout » nus, ayant vendu en route leurs nippes pour vivre; plusieurs » sont venus en demandant l'aumône, et même quelques-uns » sont morts de faim dans les chemins. C'est une désolation » dans les familles, qui ont vendu la plupart jusqu'à leurs » paillasses [1]. »

Dans le mois de novembre on essaya de lever quelques-uns de ces matelots, et de les envoyer à Rochefort pour réarmer *le Borée* et *le Léopard*. On réussit à peine à réunir quelques officiers mariniers et quelques marins, pour former les têtes d'équipage, que l'on prit principalement à Toulon, car les levées dans les quartiers ne produisirent presque rien [2].

On fit, dans le courant de l'année, une revue des classes, pour essayer d'y ramener la confiance, et y remettre l'ordre par le renouvellement des registres.

On s'aperçut qu'il convenait d'imposer une règle à la trop grande facilité qu'avaient les capitaines de faire des avancements (*juin*). D'après l'ordonnance du 10 mai 1728, qui renvoyait à celle du 12 août 1693, cette faculté leur était dévolue; ils faisaient beaucoup d'officiers mariniers, souvent par complaisance, ou par des considérations étrangères au service, et ils en avançaient un si grand nombre, que dans la suite il y en avait eu plus que de matelots. Les capitaines furent exhortés à être plus économes de ces faveurs.

[1] Ces tableaux, souvent répétés, donnent une idée fort triste de l'existence des marins sujets au service et de leurs familles C'est qu'on exécutait d'une manière profondément injuste et despotique, et surtout trop avare, les lois des classes. Aujourd'hui, sans qu'il y ait beaucoup de changé au principe de ces lois, nous pouvons dire qu'elles sont plus sensément et plus humainement exécutées, et qu'on a prodigieusement adouci ce qu'avait de plus déplorable l'appel du marin.

[2] La correspondance ajoute qu'un grand nombre de matelots, fatigués de se cacher, avaient pris le parti de se dire malades, et plusieurs de se faire saigner et médicamenter.

Novembre. — Une ordonnance rendue dans le mois de novembre interdit toute action sur les salaires des marins, sauf pour loyer, subsistance et hardes fournies à eux ou à leurs familles, du consentement des officiers des classes, et après apostille sur les registres. Ce moyen devait empêcher les dettes usuraires, ou celles qui étaient quelquefois occasionnées par le libertinage. Peu après, le ministre donna ordre aux officiers des classes de Provence et de Languedoc (16 *octobre* 1746), d'immatriculer, en qualité de matelots, tous les mousses âgés de seize ans qui seraient assez formés et paraîtraient propres au métier de la mer. Cette disposition dérogea à l'ordonnance de 1689, et M. de Villeblanche l'avait provoquée depuis plusieurs années, en exposant que beaucoup de jeunes gens, rebutés de servir encore comme mousses à seize et dix-sept ans, quittaient la marine. Lorsqu'il faisait ces représentations, la classe des novices n'existait pas encore; elle ne fut d'abord réglée, pour les équipages des bâtiments marchands, que par l'ordonnance du 23 juillet 1745, et ce n'est que plus tard qu'elle fut introduite dans les armements militaires, par celle du 12 décembre 1753.

1745. — Les vaisseaux anglais reparurent devant Toulon le 1er avril. Ils n'avaient pas besoin d'être aussi nombreux que l'année précédente; 16 vaisseaux et 4 galiotes bloquèrent la côte. Gênes, qui voulait garder la neutralité, reçut quelques bombes; mais l'escadre ennemie, n'ayant pu soutenir le feu de cette ville, qui se défendit, alla bombarder Savone et San-Remo [1]. Il n'y avait pas alors un seul bâtiment de l'État sur la côte de France; un chebec ennemi pouvait la parcourir impunément. Quatre galères furent armées aussitôt. On craignait surtout un débarquement; on n'avait pas assez de troupes pour se défendre. Plus de 1,500 matelots furent levés et envoyés aux batteries, service qu'ils remplissaient plus volon-

[1] Ils sont venus se dépiquer sur le faubourg de San-Remo. Ces messieurs tonnent volontiers sur les choux. (Lettre de M. d'Orves.)

tiers; et il fut fait une distribution des ouvriers de l'arsenal, pour les envoyer, en cas d'alarme, aux batteries de la rade non armées. Chacun avait un billet qui lui indiquait la batterie où il devait se rendre. On voulut éprouver leur zèle en donnant une fausse alarme, et non-seulement les ouvriers du port, mais beaucoup de personnes de la ville et des villages environnants se présentèrent pour offrir leurs services.

Au commencement de janvier 1746, *l'Oriflamme, la Diane* et *la Volage* étaient prêts à sortir sous M. de Lage. Les matelots avaient la même répugnance à s'embarquer. Ils ne pouvaient revenir de la crainte où ils étaient d'être maltraités, et M. de Lage ne les payait pas. Plusieurs passèrent le Var pour y rester jusqu'à son départ. M. d'Orves et M. de Villebranche ne cessaient de lui faire entendre que le matelot provençal voulait être conduit avec plus de douceur (1746); « mais cela est plus fort que lui, disaient-ils; il s'imagine qu'ils » doivent être traités comme les matelots espagnols [1]. » Il n'aurait trouvé aucun officier si M. d'Orves n'eût persuadé à quelques enseignes de s'embarquer par intérêt pour les vaisseaux du roi. Le ministre témoignait à la fin qu'il était peu satisfait de lui. Toutes ces difficultés avaient dégoûté les intéressés de l'armement; mais ils se hasardèrent à faire un nouveau fonds. La division quitta Toulon le 2 avril et rentra le 1er mai. Dans cet intervalle, *la Volage* fut prise et reprise. Séparée de la division, elle s'était rendue, fort maltraitée, à un vaisseau anglais de 74, après un combat de cinq heures qu'elle avait soutenu près de Roses; et après cette affaire elle avait été rencontrée heureusement par *l'Oriflamme* et *la Diane*. Cette défense de *la Volage* fit honneur à son équi-

[1] M. d'Orves disait encore : « Chaque nation a son génie; et je sais, comme Provençal et par ma propre expérience, que la mienne veut être menée par la voie de la douceur, et avec quelque apparence d'une raisonnable liberté. » M. d'Orves était de Toulon, son père avait été quatre fois consul et deux fois viguier de la ville.

page, au garde de la marine de Monteil, qui y était embarqué comme second, et surtout au lieutenant de Falkengrein, officier suédois qui la commandait et qui reçut en récompense une épée d'or.

Après cette expédition, les trois bâtiments désarmèrent et tous les matelots furent renvoyés. L'intendant fut obligé de payer leur conduite des fonds de la marine. Les armateurs épuisés les abandonnèrent à ses soins ; ils ne purent même de longtemps satisfaire aux plaintes continuelles des équipages pour leurs salaires.

La galiote *la Foudroyante* fut en ce moment envoyée à Brest ; on attacha une grande importance à l'y faire arriver. Elle fut armée sous un autre nom, et après une vente simulée à un armateur, afin que, si elle était prise en route, elle pût se rançonner. Elle partit dans le mois de janvier ; mais elle fut prise, aux approches d'Ouessant, par un corsaire anglais et conduite à Bristol, sans pouvoir obtenir sa rançon.

A défaut d'autres armements, il fut permis aux matelots revenus de Brest et de Rochefort de naviguer au cabotage et au long cours. Cependant ils étaient dans la misère et demandaient leur payement. Le port se trouvait dans une situation critique. L'intendant fut autorisé à ouvrir un emprunt à Marseille. Il y emprunta sans intérêt, pour trois mois, 100,000 fr. qu'on lui donna généreusement, et il réussit à négocier une traite de 125,000 fr., seules ressources du moment pour apaiser les malheureux matelots et faire face à beaucoup de services.

Les constructions ne furent pas inactives : on mit sur le chantier en 1745 le vaisseau *le Fier*, de 64, qui fut achevé dans le courant de l'année, et *le Conquérant*, de 74, qui fut mis à l'eau en mars 1746. *Le Triton, l'Achille, le Content,* de 64, furent commencés en 1746 et finis l'année suivante. La construction de ces cinq vaisseaux fut exécutée à l'entreprise, celui de 74 pour 60,000 fr., et ceux de 64 pour

44,000 fr., y compris le sciage. Le principal motif que M. de Villeblanche donnait pour les mettre à l'entreprise, c'était d'habituer les ouvriers, qui s'étaient fort ralentis depuis la contagion, à travailler avec plus de vivacité.

Il arrivait peu de bois d'Italie, à cause de la vigilance de la croisière anglaise; cependant quelques barques françaises et romaines réussirent à en apporter divers chargements de Civita-Vecchia. Ces dernières prenaient un congé comme si elles devaient porter leur charge à Lisbonne. Le consul de Portugal à Civita-Vecchia s'y prêtait de bonne grâce; et le ministre, pour lui témoigner quelque gratitude, lui fit cadeau d'une tabatière en écaille, doublée en or, de vingt pistoles. Une de ces barques fut prise par un vaisseau anglais et conduite à Livourne. Elle ne fut pas rendue, parce que le patron avoua imprudemment sa vraie destination. Ce chargement revint néanmoins au port de Toulon, parce que la marine le racheta à la paix, c'est-à-dire deux ans après, à raison de 4 fr. le pied cube.

Mais le ministre comptait que les constructions ne seraient pas ralenties, au moyen des bois de France. Ceux de Bourgogne et de Franche-Comté continuaient de descendre à Arles. Vingt-cinq mille pieds cubes furent tirés de la Provence; il en fut exploité deux cent mille dans le Languedoc[1].

Quelques bâtiments hollandais, chargés de marchandises du Nord, parvinrent à entrer; d'autres furent capturés. Le goudron et le brai avaient prodigieusement renchéri et étaient devenus fort rares. Des navires génois, infidèles au parti que suivait leur république, achetaient le long de la côte tout le brai qu'ils trouvaient et allaient le revendre à l'escadre anglaise. On mit ordre à ce commerce.

De nouveaux essais de fabrication de fers, au moyen de fers vieux, furent faits à la fabrique de Dardennes. L'adjudi-

[1] Le bois de Provence coûtait 53 sous le pied cube; celui de Languedoc, 3 fr.

cation de l'entreprise de l'atelier de la voilerie donna lieu de remarquer qu'elle fut obtenue à 50 p. cent au-dessous de ce qu'elle était en 1724 ; mais c'est qu'alors, après la peste, on ne trouvait personne pour s'en charger, et que le travail de cet atelier à la journée était encore plus coûteux. — Au sujet des toiles à voiles, on eut occasion d'examiner un reproche de M. de Caylus sur la qualité de celles fournies par la manufacture de Toulon, qui, selon lui, étaient inférieures aux toiles dont on se servait en Espagne. On trouva au port que ces dernières étaient sans doute plus fines et plus belles à l'œil ; mais que celles de Toulon avaient plus de corps et de force, et étaient d'un meilleur usage, ayant deux à trois fils, tandis que les autres n'étaient qu'à un fil.

Pendant le séjour de M. de Maurepas à Toulon, il avait été question de l'établissement d'un hôpital de la marine. Dans les circonstances ordinaires, les soldats et les marins malades ou blessés étaient traités à l'hôpital Saint-Esprit. Le prix du traitement avait été de 15 sous par journée jusqu'en 1743; mais depuis lors, à cause de la cherté des denrées, il fut maintenu à 20 sous. Dans les temps d'armement, l'hôpital Saint-Mandrier était occupé et régi par entreprise. En cas d'insuffisance, on louait des maisons en ville pour recevoir les malades [1].

M. de Villeblanche profita d'un moment où les travaux étaient moins actifs pour faire un recensement des effets de l'arsenal, surtout des bois, parce qu'il les avait fait retirer de l'eau. Quoiqu'il en restât encore quelques pièces dans la mer, il estima qu'il y avait environ 2,000 pièces de moins que sur l'inventaire; ce qu'il attribua au peu d'attention qu'avaient les contre-maîtres de faire mettre en dépense les bois qu'ils employaient ; à l'autorisation que les constructeurs leur don-

[1] Les malades vénériens cessèrent d'être envoyés à Antibes, et le sieur Boucault, chirurgien-major de la marine, ayant proposé de les nourrir et traiter moyennant 36 fr. par homme, on accepta ce marché.

naient de les prendre indistinctement, et quelquefois à l'emploi de pièces essentielles qu'ils réduisaient à de moindres dimensions, avec de grandes pertes, pour ne pas se donner la peine d'en chercher. Pour obvier à cet inconvénient, M. de Villeblanche fit un règlement portant défense à tout contre-maître d'employer aucune pièce de bois sans un billet de l'écrivain, à peine de privation de paye ou d'expulsion en cas de récidive. L'exécution de ce règlement fut trouvée un peu pénible ; il semblait d'abord que l'on s'y faisait, du moins on s'en flattait ; mais on avait à vaincre une de ces habitudes tenaces dont il a été toujours difficile de bien revenir.

Une ordonnance du mois de décembre 1745 avait réglé la discipline des armements en course. Quelques armateurs demandèrent des bâtiments. La tartane *la Diligente* leur fut prêtée. La frégate *la Flore* fut armée en même temps par la chambre de commerce de Marseille; elle captura un navire hollandais, et à son retour, dans le mois de mai, elle fut réunie aux vaisseaux *le Ferme* et *le Fier,* pour protéger les navires marchands dans la Méditerranée. L'armement devait être fait entièrement comme pour le compte du roi, et la chambre de commerce de Marseille devait remettre les fonds nécessaires pour le payement des dépenses. Les équipages se sentant employés pour le commerce, trouvaient leur solde trop modique; mais le ministre observa que leurs plaintes n'étaient pas fondées, parce qu'ils devaient regarder l'armement comme fait pour le service du roi, et qu'il aurait été fait à ses frais si les fonds de la marine avaient pu lui permettre de payer la solde et les vivres des équipages.

Cette déclaration du ministre de la marine prouve assez en quel état difficile était ce département. Les désastres que plusieurs escadres souffrirent dans l'Océan empirèrent bientôt sa situation. Heureusement la guerre n'eut plus une bien longue durée.

Les trois bâtiments du roi que le commerce faisait armer

à Toulon étaient commandés par M. de Massiac. Les équipages finirent par montrer assez de bonne volonté. Ils quittèrent la rade le 7 juillet, avec un convoi de quarante bâtiments destinés pour le Levant. Ils croisèrent longtemps; *la Flore* conduisit à Malte une frégate anglaise armée en course, nommée *la Perle*, de 32 canons, que M. Massiac arma et fit croiser avec lui. Après beaucoup d'inquiétudes sur le sort de cette escadre et d'un grand nombre de bâtiments qu'elle avait ramassés dans le Levant sous son escorte, on la vit rentrer heureusement avec le convoi dans les premiers jours de février 1747. Elle avait gagné les côtes d'Espagne et Roses, afin d'éviter les Anglais, qui depuis quelque temps croisaient devant Toulon, commandés par l'amiral Byng.

1746. — Les revers que les armées avaient essuyés dans le Piémont attiraient de nouveau la guerre en Provence. Gênes qui, pour se défendre, avait emprunté naguère, au nom du prince Doria, trente canons de 18 au port de Toulon, ouvrit malgré elle ses portes aux Impériaux, et ceux-ci, poursuivant les débris des bataillons français et espagnols, avaient passé le Var au commencement de décembre. Toulon se vit menacé d'un siége par terre et d'un blocus par mer.

Cependant on s'approvisionnait de blé. Les opérations de défense de la place se faisaient avec vivacité. On mit surtout en état le retranchement de Sainte-Anne, la redoute de Sainte-Catherine et celle de la Malgue, où la citadelle était commencée; on forma un retranchement pour couvrir la boulangerie de la marine. On fut même sur le point de raser cet établissement, de peur que les ennemis ne s'en emparassent et ne s'y logeassent. Deux mille paysans furent rassemblés pour tous les travaux. La marine donna ses bras, ouvrit ses magasins, fournit 600 mille rations de biscuit à l'armée, et les ingénieurs de la place s'étonnèrent de trouver encore des ressources infinies dans l'habileté des ouvriers et dans les munitions de toute espèce qu'ils tiraient d'un port presque sans

navires et déjà si épuisé. Les batteries furent gardées par des matelots qui avaient la solde et la ration. Chaque batterie en avait de 60 à 80; plus de 1,500 hommes y furent employés et y demeurèrent jusqu'à la paix. Quatre vaisseaux furent mouillés au Mourillon, et deux entre le port de Castigneau et le canal de Missiessy; tous les six entourés d'un blindage solide, afin de les mettre à l'abri des effets du boulet. Les poudres furent placées en rade sur deux flûtes. Quatre galères armées vinrent de Marseille; mais comme leurs chiourmes auraient souffert en rade, elles entrèrent dans le port et furent amarrées de façon à pouvoir sortir au premier coup de sifflet. M. de Villeblanche, au milieu de bien d'autres préparatifs, se disposa à emballer tous les papiers des bureaux utiles au service, pour les transporter à Arles, comme en 1707.

Bientôt les Autrichiens occupèrent Castellane, Grasse, Draguignan, assiégèrent Antibes. Les Anglais jetèrent quelques bombes sur les forts des îles Sainte-Marguerite, qui se rendirent à eux presque sans résistance.

Des troupes arrivèrent de l'intérieur, et se portèrent devant Toulon. « Sans cette ressource, écrivait M. d'Orves, » cette place, aussi faible qu'elle est importante, ne pourrait » pas tenir huit jours. »

Le maréchal de Belle-Isle, qui remplaça le maréchal de Maillebois, vint visiter Toulon le 1er décembre, et y revint souvent. Il annonça qu'il avait des avis certains que les Anglais devaient mettre le feu dans les arsenaux de Marseille et de Toulon, et qu'ils avaient des émissaires qui s'en étaient chargés moyennant de grosses récompenses. La vigilance fut éveillée; l'on établit de nombreuses sentinelles et des rondes supérieures fréquentes.

Sur la demande du maréchal, le port arma trois petits bâtiments pour aller croiser. On lui exposa le danger de cette expédition; mais il répondit que si, en temps de guerre, on ne risquait rien, on ne ferait aucune chose. Ce petit arme-

ment réussit à faire sur la côte d'Italie quatre ou cinq prises qui, chargées d'approvisionnements pour les Autrichiens, furent utiles à l'armée. Il en avait donné le commandement à un nommé Léopold de Spinola, étranger qui se vantait d'avoir brûlé les galères d'Espagne à Saint-Tropez, et qui se proposait d'en faire autant aux transports et vaisseaux ennemis qui se trouvaient alors au golfe Juan et à Villefranche. L'intendant et le commandant ne le considéraient que comme un aventurier; cependant ils supposèrent que le maréchal avait ses raisons pour l'employer. Ils ne se trompaient guère sur son compte : ce Spinola, soupçonné d'intelligence avec les ennemis, fut arrêté en avril et conduit à la Grosse tour.

1747. — L'armée, suffisamment renforcée et pourvue de 51 pièces d'artillerie, marcha en avant le 19 janvier. Le manque de fourrages et la difficulté du transport avaient inquiété le maréchal de Belle-Isle. Les paysans, depuis Marseille jusqu'à l'armée, en portèrent chacun soixante livres, en se relevant de lieue en lieue, et les soldats en chargèrent chacun vingt livres, moyennant 10 sous qui leur furent accordés.

L'armée française laissa à Toulon plus de 1,500 malades, dont la plus grande partie furent logés à l'hôpital de la Charité. Les Espagnols en eurent un plus grand nombre. On avait établi pour eux des hôpitaux sur toute la route, entre autres à Solliès, dans le château du marquis de Forbin. On leur destina l'hôpital Saint-Mandrier. Dix-sept bâtiments y arrivèrent chargés de leurs malades, qu'on dépeignait toujours comme remplis de vermine et infectant les lieux.

Les avant-postes étaient le 22 janvier aux prises avec les ennemis. Le 26 le maréchal de Belle-Isle entra à Draguignan, et le 4 février il n'y eut plus aucun Autrichien ou Piémontais dans la Provence.

M. d'Orves, en rapportant à son ministre cette heureuse

issue de beaucoup d'inquiétudes, ajoutait des réflexions et quelques détails assez historiques pour être retracés :

4 février. — « Les ennemis, dit-il, n'ont disputé aucun » poste à M. le maréchal de Belle-Isle. La partie de cette » province qu'ils ont occupée se ressentira longtemps de leur » invasion [1]; mais quoiqu'elle ait pu souffrir, des officiers de » distinction et très-dignes de foi m'ont objecté avec indigna- » tion que ce n'était rien en comparaison des abominations, — » ce sont leurs termes — que nous avons commises dans le » Montferrat, et notamment à Asti. Je ne sais d'où le mal » vient; mais nous voyons par nous-mêmes que les lieux où » nos troupes ont séjourné sont pour le moins aussi maltrai- » tés, aux contributions près, que si l'ennemi y avait passé. » Ce n'est pas cependant faute d'ordre et de sévérité de la part » de M. le maréchal de Belle-Isle; mais le moyen de pouvoir » tout d'un coup remédier à un mal invétéré, surtout lorsque » les officiers généraux souffrent au moins que leurs domes- » tiques l'entretiennent par leur exemple !

» Ce n'est pas le seul désordre auquel M. le maréchal ait » eu à pourvoir. Figurez-vous la situation où doit se trouver » un général qui arrive dans une province où il ne trouve » qu'une poignée d'hommes accoutumés à fuir devant l'ennemi, » depuis le Tidone jusqu'ici; des hommes harassés, sans sou- » liers et dépourvus de tout, même de poudre et de balles; » nulles mesures prises pour les fournitures de l'une et de » l'autre; nul ordre, nulle précaution pour les hôpitaux et » pour les subsistances, dans une province stérile, et sur le » tout point d'argent, et presque autant de voleurs qu'il y a » de gens employés; et vous conviendrez, je pense, qu'il

[1] On trouve aux archives de la ville de Toulon, dans un registre appelé le Livre vert, la réflexion suivante qui vient après l'annotation des succès du maréchal de Belle-Isle. « Nul habitant vivant aujourd'hui n'oubliera les maux » que cette pauvre ville a soufferts à l'occasion de la guerre en Italie, surtout » par la disette du blé, qui nous a réduits à l'extrémité d'une famine..... »

» fallait une tête qui renfermât autant de ressources que M. le » maréchal en a trouvé dans la sienne pour surmonter tous les » obstacles qu'il a rencontrés, et pour venir à bout de forcer » l'ennemi, qui ne s'attendait pas à tant de prodiges, à se re- » tirer sans coup férir de la province [1]. »

Après avoir chassé l'ennemi de la Provence, on eut à cœur de reprendre les îles Sainte-Marguerite et de secourir Gênes, qui venait de secouer violemment le joug des Autrichiens, et n'offrait pour repousser leur vengeance que de l'enthousiasme et de la faiblesse. Il n'était pas possible d'y faire passer des troupes par terre; il fallut tenter la voie de mer. La frégate *la Flore* fut armée pour escorter le convoi qui devait les porter. Elle partit le 17 mars avec quatorze tartanes équipées à Toulon, ayant avec elle le duc de Boufflers, et fut suivie le lendemain de vingt-deux autres navires qui avaient chargé leurs troupes à Marseille. Ces bâtiments, naviguant heureusement, arrivèrent à Gênes. Un second convoi ne fut pas tout à fait aussi heureux : quelques bâtiments furent pris par les Anglais, et un troisième convoi fut également dispersé près de Monaco. Le maréchal de Belle-Isle renonça dès-lors à faire embarquer les troupes pour l'Italie à Toulon ou à Marseille; leur point de départ fut fixé à Antibes, comme M. de Villeblanche l'avait proposé dès le principe. Cependant Gênes était déjà en état de résister. D'autres envois de troupes furent essayés; mais les Anglais stationnés à Vado [2] coupèrent toute communication le long de la côte. Alors on résolut de les envoyer par des tartanes d'Antibes à Calvi, d'où on les ferait passer à Gênes par des bateaux du pays. Cet expédient, souvent répété, réussit parfaitement. On

[1] M. d'Orves, en faisant l'éloge du maréchal de Belle-Isle, avait soin d'ajouter qu'il ne parlait de la sorte que pour informer le ministre de la vérité, vu qu'il n'était pas connu particulièrement du maréchal, et qu'il ne l'avait vu qu'en cette occasion.

[2] Les Anglais perdirent un vaisseau à Vado; il coula bas sans qu'on pût le relever.

vit même arriver à Gênes des tartanes qui traversèrent le détroit de Bonifacio.

Chevert fut chargé de faire le siége de Sainte-Marguerite. On disposa à Toulon une flottille de 4 galères, 2 galiotes à rames, 2 barques, 1 tartane, 1 felouque, 2 brûlots et 12 chaloupes pour la descente. Il ne resta plus de chaloupes au port pour armer un vaisseau au besoin, et on en construisit immédiatement quelques-uns. Ces bâtiments, suivis de 20 bateaux pêcheurs qui devaient porter les troupes, sortirent de Toulon le 22 avril. Le siége des îles commença le 11 mai par le jet de quelques bombes; le 27 mai la descente se fit, d'abord à l'île Saint-Honorat, ensuite à celle Sainte-Marguerite, et les garnisons ennemies, de plus de 500 hommes, se rendirent le même jour prisonnières de guerre. Le maréchal de Belle-Isle attribua ce succès aux bonnes dispositions du capitaine de vaisseau Bompar, qui commandait les bâtiments de la flottille; et comme la *Gazette de Paris* ne fit point mention de la marine dans la relation qu'elle en donna, M. d'Orves s'en plaignit, en disant que le corps de la marine en avait été surpris et mortifié, et qu'apparemment cette relation avait été fournie par le bureau de la guerre.

Juillet et *août*. — L'armée française passa bientôt le Var, et s'avanca en Italie. Dans sa marche, des bâtiments affrétés lui portèrent des munitions le long de la côte. Le maréchal renvoya dès lors toute la flottille, à l'exception des deux barques commandées par le sieur Landré, lieutenant de port. Cet officier, qui paraissait plein de zèle, essuya une disgrâce pour n'avoir pas exactement observé une étiquette (*octobre*). Il avait appareillé de la rade de Toulon pendant que les galères commandées par le chevalier d'Orléans, grand prieur, en sortaient, et avait passé à quelque distance devant la proue de *la Réale*. Le corps des galères était très-attentif sur le cérémonial : cette manœuvre fut regardée comme très-offensante, et le sieur Landré demeura interdit jusqu'à nouvel ordre. Il

fut cependant rétabli un mois après dans son commandement, sur la demande du même grand prieur.

La poudrière de Milliaud fut, dans ces circonstances, prêtée à la guerre pour servir au dépôt des munitions de l'armée. La marine eut toutes les peines du monde à la ravoir; elle ne lui fut rendue qu'en 1751.

Le goût de la course, qui n'avait pas été bien vif dans le cours de cette guerre, paraissant se ranimer, le ministre essaya de le favoriser. Plusieurs particuliers de Marseille, de Toulon, de la Seyne armèrent des corsaires, qui firent des prises. Quelques-uns obtinrent de la marine les agrès, les armes, les munitions, à charge de les rendre au retour, et sans indemnité en cas de prise ou de naufrage.

Juin. — Le commerce de Marseille, cherchant toujours la protection de ses navires dans le Levant, offrit 100,000 liv. à la marine pour faire armer trois frégates. *La Diane*, *la Volage* et *la Flore* furent armées. Elles firent diverses croisières séparées dans l'Archipel, échappèrent aux vaisseaux anglais qui les poursuivirent plusieurs fois, et s'emparèrent de quelques corsaires et navires marchands ennemis.

Décembre. — *La Diane*, à sa rentrée, fut expédiée pour la Martinique, d'où elle retourna, pour désarmer, à Rochefort.

Les prisonniers de guerre faits dans la Méditerranée avaient été réciproquement échangés. Les Anglais étaient envoyés à Mahon sur des tartanes, qui revenaient avec des Français. Le commandant d'un vaisseau anglais s'avisa d'en renvoyer une quarantaine sur une vieille chaloupe qui était venue aborder la côte au gré des flots, et avait failli sombrer. M. d'Orves se plaignit aussitôt de cette inhumanité au contre-amiral Byng, qui répondit, par une lettre polie, qu'il avait recommandé d'apporter plus d'attention dans les renvois qu'on pourrait faire des prisonniers.

Les vaisseaux que l'on armait à Brest manquant de marins, le département de Toulon y envoya quelques officiers-

mariniers et matelots, principalement pour le vaisseau *le Trident*, de l'escadre de M. de l'Étenduère [1].

Ces mouvements de marins d'un port à un autre s'étendaient aussi aux officiers, qui demandèrent des indemnités pour leurs frais de voyage. On leur avait accordé dans tous les temps deux mois de leurs appointements ordinaires, pour leur tenir lieu de conduite du Ponent au Levant, ou du Levant au Ponent, et un mois d'un port à un autre du Ponent; mais ce dédommagement étant reconnu insuffisant, il leur fut fixé, d'après un tarif, une conduite proportionnée à la distance des ports. (*Règlement du* 23 *avril* 1747.)

Malgré la fâcheuse situation des finances qui se faisait ressentir dans le payement des salaires, puisque le désarmement des escadres sorties de Toulon en 1744 n'était pas encore entièrement acquitté, et qu'il était dû sept à huit mois aux salariés, on faisait quelques sacrifices pour construire des vaisseaux. Les trois vaisseaux de 64 entrepris en 1746 étant achevés, le port mit tout de suite sur le chantier, dans le même temps, quatre vaisseaux et une frégate. Le ministre, M. de Maurepas, avait le bon esprit de vouloir réparer les pertes de la marine. L'arsenal était presque épuisé de bois, et de nombreuses exploitations furent faites, surtout dans la Provence et le Languedoc, soit par marché, soit, comme on l'appelait, par économie. La marine, dans ce dernier mode, achetait les arbres, et traitait avec des entrepreneurs pour l'abatage, l'équarrissage et le charroi. Mais ce procédé était loin d'être économique; les exploitations revenaient plus cher; il fallait y ajouter les frais de surveillance et d'administration sur les lieux. Toutes les dépenses faisaient ressortir le pied cube à 5 liv., tandis qu'on l'achetait par le traité à 3 liv. et

[1] C'est dans cette escadre que le vaisseau *le Tonnant*, monté par M. de l'Étenduère, acquit par sa glorieuse défense, au milieu d'une grande défaite, et se faisant abandonner de ses ennemis, un renom que partagea le vaisseau *l'Intrépide*, commandé par le capitaine Vaudreuil.

3 liv. 10 s. Aussi n'y avait-on recours que pour des parties où on ne trouvait point de fournisseurs.

Le chêne d'Italie revenait à 3 liv. 15 s. les bois de haute futaie, et 3 liv. 5 s. les bois courbants. Un nouveau marché fut passé pour assurer pendant cinq ans cette fourniture, à laquelle la prochaine cessation de la guerre devait laisser une plus grande liberté.

1748. — Les forêts de pins du Dauphiné étant épuisées, ne fournissaient plus de mâtures ; mais il en arrivait toujours par des bâtiments hollandais. Quoiqu'on fût en guerre avec cette puissance et qu'il fût ordonné de courir sus à leurs vaisseaux, il fut fait des exceptions pour ceux qui, étant pourvus de passe-ports, apportaient des munitions navales. Les bâtiments hollandais faisaient presque tout le cabotage de l'Europe, et enrichissaient leur nation.

Les vaisseaux mis en construction furent *le Foudroyant*, de 80 ; *le Téméraire,* de 74 ; *l'Orphée*, de 64 ; *l'Hippopotame*, de 50, et *la Pomone*, de 30. Le ministre nomma, comme de coutume, les constructeurs auxquels l'exécution en fut confiée. Ceux de la famille Coulomb étaient toujours chargés des principales constructions. Il voulait donner des vaisseaux à l'entreprise et d'autres à la journée, afin de pouvoir former des apprentis, ce qu'il n'espérait guère des travaux à l'entreprise. Il écoutait en cela l'impulsion de M. d'Orves, qui représentait avec quelque raison que si M. Mithon n'avait pas mis ordre à la disette des ouvriers, en faisant construire à la journée et en introduisant dans l'arsenal 7 à 800 enfants qui étaient tous devenus habiles, on s'en serait trouvé en ce moment entièrement dépourvu. L'intendant, sans perdre ce dernier motif de vue, fut autorisé à traiter, pour la main-d'œuvre des quatre vaisseaux et de la frégate, avec un seul entrepreneur. L'adjudicataire fut le sieur Aguillon, au prix total de 220,000 liv. Un seul entrepreneur fut préféré, parce que dans le cas où le défaut de bois

eût fait suspendre quelqu'une des cinq constructions, l'entrepreneur particulier de celle-ci aurait eu les ouvriers à sa charge, et aurait été en droit de demander un dédommagement; au lieu que tout étant confié à la même Compagnie, lorsqu'il aurait manqué des bois de l'échantillon d'un vaisssau, les ouvriers auraient pu être occupés sur les autres. L'entrepreneur s'engageait à employer dans les constructions 80 jeunes apprentis, pris de préférence parmi les fils d'ouvriers.

Avril. — Le vaisseau *le Duc-d'Orléans*, déjà sur son déclin, était arqué de 29 pouces, ce qui formait un si grand arc à son fond de cale que les pompes du milieu ne pouvaient plus servir, les eaux qu'il faisait ou qu'il recevait de la pluie s'écoulant sur l'arrière et sur l'avant. Le conseil de construction jugea qu'on ne pouvait en faire un meilleur usage que d'en former un ponton, et le ministre y acquiesça sans peine.

Cependant, par un dernier effort, on armait au commencement de l'année, avec la plus grande activité, les vaisseaux *le Conquérant*, *le Content* et *l'Oriflamme*. Le ministre en avait envoyé l'ordre par un courrier porteur de 48,000 livres en louis d'or, pour commencer les levées; tout le fonds nécessaire à l'armement fut bientôt rassemblé. Pour exciter l'émulation des matelots, il fut promis une gratification de 6 liv. à ceux qui seraient exacts à s'embarquer.

Ces vaisseaux, commandés par M. Bompar, avaient pour mission de se rendre dans les Indes, où la France avait eu de beaux succès, et où elle pouvait, en augmentant ses forces, en espérer davantage. Ils devaient se joindre, en passant à Cadix, à une escadre du comte d'Albert. On voulut, autant que possible, cacher leur destination aux équipages; et pour cela, beaucoup d'effets de rechange furent embarqués dans des barriques. Les matelots furent trouvés assez facilement; sur 920, la gratification promise fut donnée à 516. Il arriva pourtant que tous les équipages étant formés, et sachant qu'on attendait des salaisons de Toulouse, qui ne devaient arriver

que dans quelques jours, ils retournèrent chez eux en très-grande partie. Ils reparurent au premier ordre, et la division partit le 24 février; elle entra à Cadix le 4 avril, après une traversée de quarante jours, dans laquelle elle rançonna un bâtiment anglais.

4 février. — Le ministre de la marine d'Espagne avait proposé de faire passer ces trois vaisseaux devant Carthagène, pour qu'ils se joignissent à six vaisseaux qui s'y préparaient et se prêtassent mutuellement secours en se rendant à Cadix. « Je pense comme vous, dit M. d'Orves à M. de Maurepas, » qu'il ne faut pas accepter cette offre, parce qu'on ne peut » nullement compter sur les promesses des Espagnols en fait » de diligence; et, à parler bien naturellement, je croi- » rais volontiers que M. de la Enserrada a eu plus en » vue d'assurer la navigation de l'escadre espagnole que celle » de nos navires. Cependant, comme il faut ménager la cour » d'Espagne et faire honneur à ses offres, on peut approuver » en toute apparence ce projet. Je vais écrire qu'on l'exécu- » tera, mais que cependant le ministre ne soit pas surpris si » les vents, la mer ou les ennemis empêchaient M. Bompar » de se montrer devant Carthagène. Je souhaite, ajouta-t-il, » que vous soyez content de la façon dont un novice plus que » septuagénaire s'y prend pour donner le change à un ministre » étranger. »

Mai. — La paix d'Aix-la-Chapelle mit fin aux hostilités maritimes, et interrompit la mission des trois vaisseaux de M. Bompar, qui furent de retour à Toulon le 1er juillet. Ils avaient éprouvé de nombreuses désertions à Cadix, et avaient été obligés de se renforcer de matelots ponentais et espagnols.

La Méditerranée fut libre à dater du 11 juin. Quelques bâtiments pris après cette époque, entre autres un navire chargé de canons tirés des batteries qu'on venait de désarmer, furent rendus conformément au traité.

Le Conquérant et *l'Oriflamme* entrèrent dans le port à leur arrivée. *Le Content* resta encore armé pendant quatre mois, et parcourut les échelles de Barbarie.

Toulon se trouvait alors dans une triste situation par la disette du blé, qui manquait presque totalement [1]. Les principales autorités s'assemblèrent chez l'évêque, et on envoya des personnes dans le Languedoc pour qu'on permît la sortie des grains dont on ferait l'achat. Cette dernière province était aussi dans la disette, et il y avait défense d'en laisser sortir. Les deux tartanes *la Diligente* et *la Savoyarde*, prise faite dans le courant de la guerre, furent ensuite envoyées à Civita-Vecchia pour y charger du blé. *La Savoyarde* périt en mer, corps et biens.

Au retour de la paix, les déserteurs qui se trouvaient à l'étranger furent rappelés par une ordonnance royale, qui promit qu'il serait usé de clémence à leur égard.

L'administration maritime s'attacha à constater avec toute la précision possible la situation financière de la marine, afin de pouvoir prendre des arrangements pour acquitter les dettes, et assurer son service à l'avenir. Les exercices antérieurs à 1744 étaient liquidés. On commença par ce dernier en divisant les dépenses dans un cadre fort simple, en cinq chapitres :

1° Dépenses fixes, qui doivent toujours être connues (c'était la solde à terre);

2° Armements et désarmements généraux et particuliers;

3° Travaux du port et journées d'ouvriers;

4° Toutes les fournitures généralement quelconques;

5° Les autres dépenses extraordinaires, comme gratifications, frais de conduite, etc.

La marine du port de Toulon était réduite alors aux bâtiments suivants :

[1] Il valait 50 fr. la charge (16 décalitres).

			Année de la construction.
10	*Le Ferme*,	vaisseau de 74	1724.
	Le Conquérant,	— 74	1746.
	Le Toulouse,	— 64	1713.
	Le Solide,	— 64	1722.
	L'Heureux,	— 60	1723.
	Le Fier,	— 60	1745.
	L'Oriflamme,	— 54	1744.
	Le Content,	— 64	1747.
	Le Triton,	— 64	1747.
	L'Achille,	— 64	1747.
2	*La Flore*,	frégate de 30	1728.
	La Volage,	— 30	1740.
2	*La Légère*,	barque	1729.
	L'Hirondelle,	—	1743.
2	*La Seine*,	flûte	1722.
	La Loire,	—	1722.
1	*La Tempête*,	bombarde	1726.
1	*La Diligente*,	tartane	1738.
18			

En construction :

4	*Le Foudroyant*,	de 80.
	Le Téméraire,	74.
	L'Orphée,	64.
	L'Hippopotame,	50.
1	*La Pomone*, .	30.
5		

Le port de Toulon comptait moins de vaisseaux qu'au commencement de la guerre. A part le fait d'armes du 22 février 1744, peu d'événements marquants s'étaient passés dans la Méditerranée; tout avait été accompli dans l'Océan, où la marine, accablée en détail sous le nombre, n'avait

pourtant cédé nulle part qu'avec honneur. Mais, malgré ses désastres, elle n'était pas autant dépourvue que l'accusent quelques historiens ; il ne faut pas prendre au pied de la lettre ce qu'ils disent, qu'il ne restait plus que deux vaisseaux, même qu'un seul vaisseau de guerre à la France. On voit ce que le port de Toulon en possédait à lui seul; et il y avait encore ailleurs des vaisseaux armés ou qui pouvaient l'être.

LIVRE DOUZIÈME.

DE 1748 A 1754.

Réunion du corps des galères à celui de la marine. — Ancienne et actuelle administration des chiourmes. — Les galères viennent à Toulon, leur recrutement. — Constructions ordonnées. — Vaisseaux et frégates à entretenir à Toulon. — Galères armées. — Expédition pour la Guinée et pour l'Acadie. — Troupes en Corse. — Inspection des classes par le commissaire général Charron ; causes de leur détresse ; diverses propositions. — Accidents dans la mise à l'eau des vaisseaux. — Approvisionnements de bois. — M. Massiac, commandant de la marine. — On veut construire quelques galères. — Projets pour un hôpital et des magasins de vivres. — Gêne financière du port. — Expédition sur les côtes de Maroc. — Académie de Brest.

1748. — Le corps des galères avait formé jusqu'alors un département distinct de celui de la marine. Il avait son personnel, ses approvisionnements et sa comptabilité. Son arsenal était encore à Marseille, où il primait, sinon par son importance, du moins par son ancienneté. Il n'existait point de galères dans les ports du Ponent ; ce n'est pas qu'on n'eût essayé quelquefois d'y construire des bâtiments de cette espèce; mais on n'en tira jamais un parti utile, parce que leur faible échantillon ne pouvait supporter les vagues de l'Océan. Le bassin ordinairement plus tranquille de la Méditerranée leur convenait mieux. Quelquefois, dans la belle saison, il en sortait encore quelques-unes, qui choisissaient pour naviguer le calme de la mer, et s'écartaient rarement des côtes. Si elles s'aventuraient à prendre le large, mille accidents arrêtaient leur course. Tout récemment, en 1743, pendant la guerre de Tunis, où l'on voulut en envoyer quatre, à peine il put en arriver une. On ne retirait donc de ces bâtiments qu'un bien médiocre service, et on pouvait depuis longtemps les juger inutiles, mais quelques États baignés par la Médi-

terranée en gardaient encore, et il ne semblait pas à propos d'abandonner une arme dont les voisins continuaient l'usage.

Cependant, cette distinction du corps des galères n'avait plus le même intérêt. Quoique leurs officiers cherchassent à conserver leurs prérogatives, qu'ils réussissaient à maintenir, parce qu'ils appartenaient pour la plupart à une plus haute noblesse que les officiers de vaisseau, ceux-ci s'attiraient de préférence cette considération que donnaient le besoin d'une plus forte instruction, le plus d'activité et d'importance des services, et de plus grands dangers à courir. Il fut donc résolu de réunir les deux corps en un seul. Une ordonnance royale du mois de septembre 1748 en prononça la fusion, qui s'effectua le 1er janvier 1749.

Les charges de général et de lieutenant général des galères furent supprimées. Les officiers prirent rang dans la marine à date de brevet; les gardes de l'étendard furent incorporés dans les gardes du pavillon; les bas officiers et mariniers des galères reçurent les dénominations connues d'officiers-mariniers et matelots des vaisseaux, à l'exception des cômes, argousins et pertuisaniers, qui conservèrent leurs noms.

Les galères durent quitter leurs étendards rouges et arborer les pavillons blancs de la marine.

Les intendants eurent la police des bagnes, ainsi que celle des galères et des vaisseaux, où, à défaut d'emplacement, on logerait des forçats.

La chiourme des galères de Marseille était alors de 4,000 hommes. Elle dut être partagée entre le port de Toulon et ceux de Brest et de Rochefort. où il fut ordonné de préparer à l'avance des établissements à terre pour les recevoir. Les forçats étaient ordinairement logés à Marseille sur les galères, n'ayant que des tentes pour les tenir à l'abri des injures du temps. La douceur du climat leur rendait cette situation supportable; c'est pourquoi ceux qui vinrent à Toulon, ne changeant pas de climat, furent laissés provisoire-

ment sur les galères, en attendant que l'on fût d'accord sur l'édification d'un bagne.

La distribution de la chiourme fut faite à raison de 2,000 hommes pour Toulon, 1,500 pour Brest, et 500 pour Rochefort. Aux termes de l'ordonnance, on dut les faire servir principalement pour la fatigue des arsenaux, en les employant de deux semaines l'une et à tour de rôle. Cependant il fut recommandé à Toulon d'exercer à la rame ceux qui y paraîtraient propres, de manière que l'on fût en état d'armer de quatre à six galères lorsqu'il serait question de les employer. A cet effet, on continua de distinguer trois classes de forçats pour la vogue :

La première comprenait les hommes de haute taille, forts et robustes, propres pour être *vogue-avant* ou chefs de vogue, et *apostis* ou seconds de vogue;

La deuxième, ceux de moindre taille et force, propres à être *tiercerols* ou *quarterols;*

Et la troisième, tous les autres forçats propres seulement pour les *basses vogues*, à l'exception des rebutés et des invalides, qui formaient une classe à part.

Le ministre avait pris la résolution d'envoyer à Brest quatre galères, sur lesquelles on aurait mis quatre bonnes chiourmes. M. d'Orves représenta que la traversée était dangereuse et difficile, non-seulement pour les risques de la mer, mais à cause des maladies dont les chiourmes seraient vraisemblablement attaquées pendant le cours d'une si longue navigation. « L'histoire, dit-il, nous fournit bien quelques exemples de » courses aussi longues faites par les galères du Grand Sei- » gneur, puisqu'elles sont venues une fois de Constantinople » en Provence; mais elles avaient la faculté de remplacer leurs » chiourmes par de nouveaux esclaves qu'elles faisaient sur la » côte et les îles de l'Italie. Le baron de Lagarde, général » des galères sous François I[er], passa celles de ce prince de » Marseille à Honfleur; mais les chiourmes alors étaient plus

» exercées et plus endurcies qu'elles ne le sont à présent. On
» ne sait pas bien si la navigation se fit sans risques, et il s'a-
» gissait alors d'une affaire d'État qui n'existe pas aujourd'hui.
» En 1698, il y avait à Rochefort six bonnes galères qu'on vou-
» lait faire passer à Marseille, comme inutiles dans les ports
» du Ponent. Malgré les facilités qu'on alléguait pour l'exécu-
» tion de ce projet et les avantages que le roi devait y trou-
» ver, on n'osa pas le tenter. »

D'après toutes ces considérations, on renonça à envoyer les quatre galères au delà du détroit. Les chiourmes destinées pour Brest et pour Rochefort furent dirigées par terre sur ces ports; la flûte *la Seine* y porta leurs bagages, et toutes les galères vinrent à Toulon. Elles étaient au nombre de onze, dont deux galères extraordinaires et neuf galères *sensibles*. Les premières étaient :

La Reine,	*La Dauphine.*

Les autres se nommaient :

La Brave,	*La Duchesse,*
L'Ambitieuse,	*La Valeur,*
La Ferme,	*L'Éclatante,*
La Hardie,	*La Fortune,*

L'Héroïne.

Elles furent suivies des deux demi-galères *la Chasse* et *la Découverte,* construites en 1741 à Toulon.

Plusieurs de ces galères étaient déjà hors d'état d'aller à la mer.

Quoiqu'il ne dût rester à Marseille ni galères ni forçats, on conserva cependant dans ce port un département de la marine dépendant de celui de Toulon, et susceptible d'entretenir quelques frégates ou bâtiments légers. On le fit garder par six à huit compagnies de troupes de marine, que l'on forma des compagnies des galères.

Le choix d'un emplacement pour bâtir le bagne et l'hôpital des forçats à Toulon était embarrassant. M. de Villeblanche ne voyait guère de propre à cet établissement que le quartier de la Ponche-Rimade, depuis le magasin des vivres jusqu'à la Chaîne-Vieille. Le transport des forçats dans l'arsenal se serait fait par des chaloupes. Il n'y aurait eu d'inconvénient, selon lui, que de déplacer le chantier de construction des bâtiments marchands, qu'on aurait pu établir au quartier de Castigneau, où l'on construisait autrefois. D'autres voix proposèrent de faire le bagne devant la corderie, où Vauban avait projeté d'établir le magasin général; mais ce terrain était trop nécessaire pour déposer les bois de construction. On jeta les yeux sur l'espace qui séparait les deux Darses. M. de Villeblanche ne fut pas de cet avis, observant que ce terrain était bas et susceptible d'être inondé, puisque la mer agitée passait souvent par-dessus le mur, et donnait sur l'avant des vaisseaux du Grand-Rang.

1749. — Beaucoup de personnes, à la tête desquelles était M. d'Orves, résolurent plus facilement la question, en ne voulant pas de bagne à terre. Leur avis était de laisser la chiourme sur les galères, qui, pouvant être placées dans la Vieille-Darse, seraient fort à portée de la grande entrée de l'arsenal. Le forçat, disaient-ils, n'y perdrait point l'habitude d'être couché mal à l'aise sur son banc, au lieu que, s'étant rouillé dans un bagne, il ne pourrait plus résister à la dureté de son état, lorsque le cas de servir arriverait. Il respirerait sur les galères un air plus pur que dans une salle de force, et les nouveaux forçats apprendraient à entendre le sifflet.

Soit qu'on approuvât de tels motifs, soit qu'il fût difficile de choisir le lieu pour bâtir, on laissa écouler le temps sans donner suite à aucun projet. On consacra néanmoins pour les forçats malades une espèce d'hôpital, pour lequel on prit toute l'aile des magasins particuliers, depuis le champ d'artillerie jusqu'à l'angle. Il consistait dans les seize salles du haut,

pouvant contenir chacune seize malades. Le bas était réservé pour les bureaux, la cuisine, la dépense, la lingerie, le logement des pertuisaniers, le corps de garde et les convalescents. On loua en outre un jardin hors de la ville pour semer et recueillir des plantes médicinales à l'usage de cet hôpital.

Les galères étaient amarrées devant les maisons de la ville, la poupe à terre, entre la patache et le bureau de la santé; leurs mâts, leurs vergues et leurs longues antennes furent placés dans les halles profondes du parc d'artillerie. Le quai du port, en face des galères, était bordé par des baraques de forçats qui exerçaient une industrie ou faisaient quelque commerce. Plusieurs d'entre eux avaient la permission de travailler en ville chez les particuliers. Ces douceurs qu'on leur accordait étaient devenues une espèce de règle, et l'administration en tirait un avantage en économisant un certain nombre de leurs rations, qui s'élevait quelquefois jusqu'à sept à huit mille dans un mois.

Un grand nombre de religionnaires étaient là confondus avec les malfaiteurs; quelques-uns jouissaient d'une certaine liberté, moyennant un fort cautionnement. L'un d'eux réclamant cette faveur qu'il avait obtenue à Marseille, on examina les apostilles que l'intendant des galères avait mises à son nom; elles portaient qu'il était *le plus honnête homme du monde*. La plupart de ces infortunés étaient condamnés à vie. Si quelquefois on cédait à une recommandation puissante, en permettant le rachat de quelqu'un qui offrait de payer sa rançon pour acheter un Turc à sa place, d'autres fois on aggravait le sort de ceux qui étaient condamnés pour un certain temps, en les laissant indéfiniment à la chaîne après le terme de leur condamnation [1].

C'était un droit qu'on se croyait permis de prolonger ainsi

[1] L'ordonnance de Blois portait cependant (art. 200) que les capitaines des galères ou autres ne devaient pas retenir des galériens après le temps expiré, sous peine d'être privés de leur état. (Louis XII, mars 1510.)

la détention des condamnés, lorsqu'on pensait qu'il était dangereux de les remettre dans la société. Ces réserves étaient faites le plus ordinairement pour ceux qu'on désignait comme voleurs d'habitude, comme vagabonds; pour ceux qui, étant forçats, avaient commis quelque faute grave; même, en général, tous les forçats qui avaient achevé leur temps, restaient au bagne deux ou trois mois de plus, parce que les rôles n'étaient envoyés au ministre qu'à la fin du trimestre où ils devaient être libérés. Mais, vers cette époque, le ministre voulut que ces rôles fussent envoyés par avance, pour rendre à ces forçats une justice plus exacte, et éviter en même temps la dépense inutile que cette détention occasionnait. Il est bon encore de remarquer que les ordres de libération des forçats qui avaient fini leur peine portaient que *le roi leur faisait grâce*, expression impropre, qui semblait mettre l'autorité avant la justice.

La chiourme se recrutait toujours d'esclaves turcs et barbaresques, qu'on achetait dans les divers États d'Italie. Tous les consuls, surtout celui de Malte, avaient des crédits ouverts pour de pareils achats. Dans le mois de juillet 1749, il vint à la fois, de Gênes, trente-quatre esclaves turcs, qui avaient coûté 250 liv., *l'un dans l'autre*. Ces achats étaient quelquefois sujets à différentes considérations. Le consul de Malte avait acheté publiquement huit esclaves candiotes, d'un corsaire sarde. A peine cet achat eut-il été connu à Candie, que les parents de ces esclaves ameutèrent la populace contre la nation française, qui aurait couru un grand danger si le pacha ne se fût employé à apaiser la sédition en faisant espérer le rachat des esclaves. Effectivement le rachat fut permis, et ces esclaves, qui étaient depuis quelques mois à Toulon, furent mis en liberté.

Cependant on n'était pas toujours disposé à céder les esclaves turcs, lorsqu'ils étaient jeunes et vigoureux; et le ministre refusa des rançons de 800 fr.! parce que, disait-il,

les occasions d'en acheter de nouveaux devenaient fort rares. Les Turcs étaient recherchés pour le service des galères, parce qu'ils étaient ordinairement forts et robustes. On les mettait, comme chefs de vogue, à la tête des avirons pour donner l'élan.

Il y avait plusieurs classes de Turcs : les uns, qui avaient quelque éducation et étaient tranquilles, avaient une espèce de liberté dans la ville; les autres, qui étaient, disait-on, plus misérables chez eux qu'au bagne, étaient enclins au vol et au désordre, et étaient tenus plus resserrés, précautions dont les premiers se louaient pour n'être pas confondus avec cette *mauraille*.

Cependant, l'esprit de nation les soutenait tous : il se manifesta à l'occasion d'un accident malheureux qui survint dans la seconde année de leur passage à Toulon. Un Turc s'était courbé par grimace au moment du *Gloria in excelsis* du samedi saint, qu'annonçait le canon de l'amiral; un ouvrier perceur, placé sur l'échafaudage d'un vaisseau en construction, l'aperçut et lança sur lui un paquet d'étoupe. Le Turc allait le lui renvoyer, lorsque l'ouvrier, piqué de son audace, lui lâcha la vrille, qui l'atteignit à la tête et le blessa à mort. Il y eut sur le moment un rassemblement de Turcs, qui fut apaisé difficilement. Ils réclamèrent justice; l'ouvrier, mis en jugement, fut condamné à mort; mais une trentaine de musulmans, menés par leur iman, vinrent alors remettre à l'intendant un placet pour demander sa grâce, qu'on sembla accorder à leur prière.

Cet iman était auprès d'eux plutôt comme leur espion que comme le ministre de leur culte. Il dénonçait leurs menées, interprétait les lettres qu'ils pouvaient écrire chez eux, et veillait à ce qu'ils ne s'y plaignissent pas de mauvais traitements, de peur que les princes de Barbarie ne fussent excités à demander leur liberté. Quelquefois, remplissant un autre rôle, il se faisait receleur de leurs vols.

On leur concéda, pour inhumer leurs morts, un petit terrain au quartier de Castigneau, qu'ils avaient commencé à clore d'un mur ; mais ils reconnurent que les fosses se trouvaient dans l'eau, et ils réclamèrent un autre terrain. On leur en accorda un au Mourillon, où ils firent un puits pour leurs ablutions, et un couvert pour leur prière [1]. Des ordres étaient donnés pour qu'ils ne fussent jamais troublés dans cette pratique de leur religion.

Il était d'usage d'accorder des esclaves turcs pour servir les officiers en ville. On leur donnait à Marseille ce qu'on appelait la *main de pain ;* mais le ministre ne voulut plus que des Turcs employés à des services particuliers jouissent de la ration, et il exigea que les officiers qui en auraient fissent au contrôle la soumission d'un cautionnement de 600 francs. Trois ans après, à cause des évasions renouvelées d'esclaves employés au service des officiers, que, par condescendance, on déchargeait toujours de l'amende, il fut décidé qu'il ne serait plus donné d'esclaves.

Les évasions, en effet, étaient fréquentes dans toute la chiourme, par le défaut d'une police suffisante. C'était en vain que, pour les prévenir, on attachait les forçats à vie avec ceux à court terme. Les malheureux que l'on reprenait étaient condamnés à perpétuité, si leur peine auparavant n'était que temporaire ; ceux à vie étaient condamnés à être suspendus, pendant trois heures, à l'antenne d'une des galères, ou à avoir les oreilles coupées. Ce dernier supplice, reste de barbarie, se renouvelait souvent. On se contenta, par la suite, de leur couper le bout des oreilles.

Les intendants avaient pouvoir de juger en dernier ressort non-seulement les évasions, mais encore les complicités d'évasion, et les autres cas en dérivant. (*Arrêt du* 24 *mars* 1749.)

Les pertuisaniers, chargés de la garde des forçats aux tra-

[1] Ce couvert et le puits comblé de pierres existaient encore près de la poudrière du Mourillon, lorsqu'on a établi les cales.

vaux, et qu'il fallait surveiller presque autant qu'eux, n'avaient point de bas officiers pour les discipliner. D'après la proposition de M. Hocquart, intendant à Brest, qui fut secondé par M. de Villeblanche, le ministre établit pour exercer cette surveillance nécessaire un corps de sergents composé :

De 1 sergent-major, ou en chef,		à	25 fr.
De 2 sergents en second		à	21
Et de 6 sergents de poste	2	à	18
	4	à	15

Un logement particulier fut fourni à ces pertuisaniers, parce qu'ils n'avaient point de commodité sur les galères, que ceux mariés ne pouvaient y demeurer, et qu'il fallait éviter qu'ils eussent aucune liaison ni relation trop forte avec les forçats; principe d'après lequel on punissait rigoureusement les pertuisaniers qui mangeaient et buvaient avec eux. Quelques-uns de ces gardes furent condamnés aux galères en 1757, pour un motif semblable, d'après l'article 9 de l'ordonnance du 16 février 1695.

Cette honteuse intimité était le plus souvent remplacée par des actes d'une brutalité excessive Un malheureux forçat s'était caché dans un magasin de la corderie; retrouvé le lendemain par les gardes, il reçut en route tant de coups de bâton, qu'il en mourut deux jours après. Celui qui y avait le plus contribué fut renvoyé, pour être soustrait à la vengeance des autres forçats, et on laissa tomber cette affaire, qui, si elle eût été poursuivie, eût jeté encore plus de déconsidération sur les pertuisaniers, qu'il était difficile de recruter.

Dans les mouvements qu'occasionna la dispersion des chiourmes, les appointements des anciens sous-officiers des galères furent fixés d'une manière nouvelle, et portés :

A 600 fr. pour les cômes et argousins,
A 360 fr. pour les sous-comites et sous-argousins,
A 240 fr. pour les sous-cômes de misaine.

Cette allocation était le résultat d'une augmentation jugée nécessaire, parce que la distribution des forçats dans les différents arsenaux diminuait leurs émoluments, qui avaient différentes origines.

Les cômes et les sous-cômes de proue se partageaient le produit de 40 *sols par millerole*, sur le vin qui se débitait dans la cantine des forçats. Cette perception, pratiquée depuis un temps immémorial, avait été en quelque sorte régularisée par une décision de M. de Maurepas, du 31 mars 1734. Elle changea d'attribution dans la suite. Les sous-cômes de misaine étaient en possession de la vente du tabac et de l'eau-de-vie à la chiourme, et chacun d'eux tirait de ce privilége le meilleur parti qu'il pouvait. Le *sol de l'échelle* était pour les argousins; on appelait ainsi un droit d'un sou par jour, que les argousins percevaient sur les forçats qui demandaient d'être déferrés pour travailler plus librement. Cependant le produit de cette perception augmentait rarement la solde de ces agents. Ils le mettaient en masse, pour avoir les moyens d'acquitter les amendes auxquelles ils étaient tenus pour les évasions, et qui les obéraient toujours. Ces amendes, qui étaient autrefois de 600 fr. par forçat ou Turc évadé, avaient été réduites à 400 fr. par un arrêt du 13 juillet 1717; mais elles étaient encore onéreuses, et, sur les sollicitations de M. de Villeblanche, elles furent réduites de nouveau et mises à 200 fr. par un arrêt du 2 avril 1749. Cependant, malgré cette diminution, le ministre la réduisit encore dans certains cas graciables. L'intendant avait voulu posséder la latitude de dispenser les argousins de l'amende, lorsque les évasions n'étaient pas de leur faute, ce qui arrivait souvent; mais le ministre craignit qu'elle ne donnât lieu à des négligences.

30 *avril* 1749. — Peu après la réunion du corps des galères à celui de la marine, M. de Maurepas donna sa démission. Il fut remplacé dans sa charge de secrétaire d'État par M. Rouillé, qui annonça être disposé à faire de son mieux pour

le parfait rétablissement de la marine, et témoigna de la confiance dans le zèle de MM. d'Orves et de Villeblanche, pour maintenir l'ordre et la discipline dans le service.

M. Rouillé affecta d'abord dans sa correspondance un air de sévérité qui ne dura pas. Il prit des mesures pour payer l'arriéré; il fit des réformes; il permit à plusieurs officiers de quitter le service avec des demi-soldes. Il s'attacha à détruire parmi les officiers, en les faisant changer de port, l'esprit de département, qui faisait des progrès. Ils ne devaient en avoir d'autre, disait-il, que celui où la volonté et le service du roi les appelaient.

Les constructions entreprises en 1748 s'achevaient, et l'on en commençait d'autres. En 1749, on mit sur le chantier :

Le Redoutable, vaisseau de 74
Le Lion, } — de 64
Le Sage, }
La Gracieuse, frégate de 24 canons à une seule batterie. Les bâtiments construits jusqu'alors sous le nom de frégate en portaient deux.

Ces quatre constructions furent confiées au même entrepreneur, pour le prix de 162,000 fr.

1750. — En 1750, le vaisseau de 74 *le Guerrier* fut commencé et exécuté à la journée, sur les sollicitations de M. D'Orves. On construisit également la frégate *la Rose*, de 30 canons, et quatre chebecs, dont deux de 24 canons de 8 et deux de 18 canons de 6, qui furent nommés *le Requin*, *l'Indiscret*, *le Rusé* et *le Serpent*.

Ces quatre chebecs furent construits d'après les idées du commandant de la marine, qui les trouvait de bons bâtiments et fins voiliers. Ils répondirent en effet à cette attente. On fit venir pour y travailler des constructeurs maïorquins, comme étant plus accoutumés à construire ces sortes de bâtiments. Nonobstant leur habileté, on leur fit le reproche de n'avoir pas

donné assez de pente à leurs chantiers, malgré les représentations qui leur furent faites ; ce qui fut cause que les quatre bâtiments s'arrêtèrent lorsqu'on les lança à l'eau, et ne parvinrent à la mer qu'avec peine.

Le ministre annonça, le 13 février 1750, un plan général d'arrangement pour la marine en Provence. Il notifia que l'on entretiendrait à Toulon :

20 vaisseaux :
- 2 de 80,
- 8 de 74,
- 8 de 64,
- 2 de 50,

10 frégates :
- 2 à deux batteries, ou de 40 à 46 canons,
- 4 à batterie complète de 8,
- 4 id. de 6,

et quatre chebecs, préférables à tous les petits bâtiments du genre des tartanes que l'on vendrait. On en affréterait au besoin, leur fret ne devant pas coûter plus qu'un armement.

Pour l'accomplissement de ce dessein, tous les vaisseaux existant dans le port furent passés en revue. *Le Solide*, *le Toulouse* et *l'Heureux* étant jugés de peu de service, on ne compta plus sur eux et ils furent rayés de la liste. *L'Heureux* fut envoyé à Rochefort pour servir de flûte; le *Toulouse* fut démoli, et *le Solide*, qui, ayant été bien radoubé depuis peu, aurait pu faire encore quelques campagnes, fut destiné à servir d'amiral.

Le Conquérant, vaisseau neuf construit depuis quatre ans, était fortement atteint de pourriture, ce qu'on attribua à l'emploi de bois fraîchement sortis de la forêt et ayant encore une partie de leur séve. Son radoub devait être considérable, et on fut unanime sur la nécessité de l'envoyer à Brest pour être radoubé dans le bassin. *Le Fier*, construit en 1745, avec un mélange de bois de Lorraine et de Provence, était également en mauvais état. Les bois de chêne de Provence,

qui étaient d'ancienne coupe, furent reconnus très-sains; mais la pourriture avait gagné les bois de l'autre origine. Cependant il était possible de le radouber à Toulon, et on l'abattit en carène.

On devait compléter par des constructions le nombre indiqué, et entreprendre une nouvelle construction à mesure qu'un vaisseau deviendrait hors de service, de manière qu'il y eût dans l'arsenal un travail continuel. En attendant, il devait venir de Brest quatre vaisseaux et deux frégates, afin d'atteindre plus tôt le complet.

Indépendamment des bâtiments construits, il devait y avoir des approvisionnements en bois et munitions pour cinq autres vaisseaux et six frégates, afin d'augmenter les forces en cas de besoin.

Le ministre prit donc la résolution de faire un approvisionnement considérable de bois; il eut l'idée assez bonne de vouloir faire couper indistinctement chez l'étranger, pendant la circonstance favorable de la paix, sauf à assortir les pièces en bois de France.

Le seul armement fait en 1749 fut celui de quatre galères destinées à transporter et escorter, d'Antibes à Gênes, les princesses d'Espagne, parmi lesquelles était la duchesse de Parme. On choisit pour cette mission les galères *la Reine*, *la Dauphine*, *la Brave* et *l'Ambitieuse*, qui furent conduites par le comte de Maulevrier, précédemment général des galères. L'armement des deux premières fut, suivant le règlement, passé sur le pied des vaisseaux de deuxième rang, et celui des deux autres comme pour les vaisseaux de troisième rang. Ces quatre galères furent, en cette occasion, radoubées, peintes et dorées. *La Reine* et *la Dauphine* étaient ornées de superbes sculptures faites autrefois par Puget et ses élèves, qui avaient passé successivement sur deux réales et deux patronnes, et qui, dignes en effet d'être conservées, survivent à leur ancienne destination bisécu-

laire, ayant été transportées du musée de Toulon au musée de la marine à Paris. Les felouques de ces galères étaient également peintes et dorées, et leurs rameurs habillés avec quelque magnificence. Les galères avaient à leur suite quatre tartanes, dont une pour servir d'hôpital, deux pour porter les équipages des princesses, et une pour porter les provisions de M. de Maulevrier.

Les vaisseaux attendus de Brest pour faire partie de ceux de Toulon arrivèrent le 19 octobre 1750, commandés par M. de Macnemara. Ils se nommaient :

La Couronne.	de 74
Le Sceptre.	id.
L'Hercule.	de 64
Le Saint-Laurent.	id.
La Junon.	de 46
Le Maréchal de Saxe. . . .	de 20

Ils furent désarmés aussitôt; leurs équipages formèrent en partie ceux du *Conquérant* et de *l'Heureux*, qu'on armait pour Brest et Rochefort, et qui quittèrent Toulon le 18 novembre. Mais la plus grande partie des marins fut renvoyée par terre en divers détachements.

Ces vaisseaux apportèrent des gournables de Brest. « Je » ne crois pas, dit le ministre, que la quantité apportée soit » à charge au port de Toulon, si l'on veut comme à Brest, » moins employer de clous aux constructions que de gour- » nables, dont l'usage est préférable. »

M. Rouillé se plaignit en ce temps de la confusion avec laquelle étaient rédigés les devis que les commandants remettaient au désarmement. Il exigea qu'ils fussent à l'avenir plus étendus, plus circonstanciés et plus exacts.

Cependant le port arma deux vaisseaux à la fin de l'année, *le Content* et *l'Oriflamme*, commandés par M. de Glandevès. Ils furent doublés en bois. Le ministre fit lui-même

la distribution et la commande des levées dans les quartiers. Il lui avait été représenté que souvent, dans la guerre, les équipages étaient trop faibles, par le trop grand nombre de matelots sans expérience, et que dans la paix on ne composait les équipages que des meilleurs matelots. Il prit une décision d'après laquelle les équipages devaient être composés d'un tiers de bons matelots, un tiers de médiocres et un tiers de commençants. Les levées devaient être faites en conséquence. Ce fut le point de départ des 1re, 2e et 3e classes de matelots.

Les deux vaisseaux partirent de Toulon le 23 octobre, avec des équipages complets. Ils furent de retour le 13 mai de l'année suivante. Il leur était mort vingt-six matelots pendant la campagne, et ils débarquèreut cent trente-trois scorbutiques à Saint-Mandrier. Ils venaient de la côte de Guinée. Le commandeur de Glandevès avait eu une mission délicate : il devait protéger le commerce et la traite que les Anglais avaient la prétention de faire exclusivement, protection qui devait s'étendre jusqu'à repousser la force par la force, dans le cas où des vaisseaux anglais oseraient maltraiter en sa présence des bâtiments français. Il se montra dans cette mission, qui eut tout le succès désiré, aussi prudent qu'intelligent. Une partie de la poudre et des fusils des vaisseaux avait été employée pour acheter des rafraîchissements à la Côte-d'Or, les nègres préférant ces munitions à l'argent, dont ils ne faisaient pas de cas.

1751. — Le vaisseau *le Triton* et la frégate *la Gracieuse* furent expédiés, vers la mi-avril 1751, pour l'Acadie. Ils y portèrent des poudres renfermées dans des barils de cuivre, qu'on leur recommanda de rapporter au retour. Ils rentrèrent le 7 novembre. Leurs équipages avaient souffert; plusieurs malades avaient été laissés à l'hôpital de Louisbourg, et ils débarquèrent en arrivant un grand nombre de scorbutiques. La flûte *la Loire* porta, sur la fin de l'année, un

chargement de pouzzolane à Brest, d'où elle rapporta au retour des gournables et des canons.

Malgré les traités, des chebecs barbaresques reparaissaient sur les côtes. Les condescendances de la France ne leur manquaient pas pourtant : naguère un pinque tunisien s'était trouvé bloqué à Port-Cros par deux corsaires de Gênes et une barque de Villefranche. Le port avait équipé à la hâte deux galères pour le délivrer, et on lui fit passer des vivres. On se récria sur l'audace des corsaires italiens, qui venaient troubler le commerce sur les côtes françaises. On leur envoya dire que leur manœuvre était contraire au droit des gens et aux lois de la mer, et qu'ils eussent à s'éloigner pour ne pas s'exposer à quelque résolution qui pourrait leur être fâcheuse. L'on avait vu, par contraire, l'année précédente, cinq chebecs algériens venir relâcher à Toulon, et prendre en sortant, sur la côte même, un bâtiment génois. Ces surprises, de quelque côté qu'elles vinssent, inquiétaient l'administration française, qui voulait cependant observer la neutralité et faire respecter ses côtes. C'est dans ce but qu'elle fit sortir, au mois de juin, quatre galères afin de protéger la foire de Beaucaire, où se rendaient des bâtiments de toutes les nations voisines; en même temps ces galères exerçaient leurs chiourmes. Une d'elles relâcha à Marseille pour réparer une voie d'eau occasionnée par un manque de couture. M. de Villeblanche cassa les deux caps calfats qui avaient été chargés de ce travail. Il parut d'autant plus surpris de cet événement, que Toulon était le port du royaume où les calfats travaillaient le mieux, de l'aveu de tous les officiers qui étaient venus des autres ports, ce qui était confirmé par la demande que M. Hocquart, intendant à Brest, avait faite de modèles de toutes sortes d'outils de perceurs et calfats, pour en faire usage.

Il y avait en Corse 2,000 hommes d'infanterie qui y étaient restés pour maintenir cette île dans l'obéissance des Génois.

On prépara, dans le commencement de cette année, les bâtiments de transport nécessaires pour les ramener sur le continent; mais on différa encore leur rappel. En attendant, le chevalier de Chauvelin, envoyé à Gênes, se rendit souvent en Corse, et ménagea une apparence de réconciliation entre les chefs de cette île et les Génois. Ce ne fut qu'au commencement de 1753 que les troupes françaises furent retirées. Elles furent escortées jusqu'à Toulon par le capitaine Truguet, commandant *la Flore*, qui fut envoyée à Marseille pour désarmer et servir d'amiral [1].

La frégate *la Pomone*, d'abord destinée à l'escorte des premiers transports, rentra dans le port après leur ajournement. Les hommes de son équipage, renvoyés chez eux, y attendirent d'être rappelés pour une continuation d'armement de la même frégate; il leur fut accordé, par extraordinaire, pendant leur temps d'attente, 5 sous par jour. *La Pomone* dès lors était réservée pour une campagne d'Amérique. Elle y fut dirigée au commencement d'octobre, et resta près d'un an absente. Le capitaine avait refusé du biscuit fabriqué depuis moins de quatre mois, et attaqué déjà de petits vers. Deux boulangers des plus accrédités de la ville furent appelés pour examiner ce biscuit, et ils le trouvèrent de bonne qualité, bien cuit et bien fabriqué, et susceptible, malgré quelques petits vers, d'être consommé pendant deux mois encore. La ration du munitionnaire coûtait 9 sous.

Les classes étaient retombées dans un extrême dépérissement. Une inspection générale en fut ordonnée, et confiée à M. Charon, commissaire général. Il lui fut commandé de la faire profondément : il devait y mettre tout le temps nécessaire, et suivre de près, pour mieux voir, le fonctionnement du service dans chaque quartier. Il passa plus d'un an ainsi,

[1] Les patrons des bâtiments de transport ne furent pas payés de plusieurs années, pendant lesquelles ils réclamaient continuellement. Cette dette, de 90,000 livres environ, était tombée dans l'arriéré du département de la guerre.

dans les ports de la Provence, et il se disposait à se rendre dans le Languedoc, quand sa mission fut suspendue. Mais, sous un point de vue général, il y en avait assez pour apercevoir ce qui ruinait les classes, pour apprécier même ce qui pouvait les relever, si on avait le cœur de le faire. Il est resté de cette inspection assez de documents pour permettre de donner quelque étendue à l'exposé qui va en être fait. Il sera une manifestation des mœurs de la marine à cette époque, des habitudes qui s'y étaient formées, et même de quelques préjugés que l'on pourra s'étonner de rencontrer.

Une des premières réflexions de M. Charon était que les officiers des classes manquaient d'affabilité envers les matelots et leurs familles; ils étaient tous d'un accès rude et difficile; on ne trouvait ordinairement auprès d'eux qu'humeur et dureté; l'injustice alors n'était pas loin, et le désintéressement ne marchait pas toujours avec cette sévérité. Il avait plusieurs exemples à en citer.

Il attribuait donc une partie du dépérissement des classes aux rigueurs et aux injustices des commissaires et officiers de quartier, et encore à leur négligence et à leur paresse. Mais, entrant dans le fond du régime, il n'hésitait pas à déclarer que l'obligation telle qu'elle était, de servir sur les vaisseaux du Roi, si contraire aux intérêts des matelots, avait principalement occasionné leur diminution. La modicité de leur paye, la misère affreuse dans laquelle ils laissaient leurs familles en s'embarquant, l'impossibilité de faire subsister eux, leurs familles et leurs enfants, lorsqu'ils se trouvaient dans l'année de la classe de service, et par conséquent retenus sans solde, et sans qu'il leur fût permis de s'embarquer sur les navires marchands, tous ces motifs avaient produit un dégoût universel pour le service de l'État. Dans les temps de guerre, on avait été plus loin que la classe de service; ils avaient passé en pays étranger, sacrifiant leur patrie à leur intérêt. Les vaisseaux anglais qui croisaient dans la Méditerranée pendant la dernière

guerre étaient en partie armés de matelots provençaux, attirés par des salaires considérables qui pouvaient du moins pourvoir à leurs besoins. Quel remède? Augmenter la paye? Cet avis était celui de tous ceux qui raisonnaient sur le rétablissement des classes; mais les conséquences, selon M. Charon, devaient déterminer à d'autres moyens, et là il raisonnait en administrateur un peu trop économe, et qui voulait arrêter ou faire reculer le temps. L'augmentation de la paye en occasionnerait, disait-il, une considérable dans la dépense des armements, qu'on devait plutôt chercher à réduire. Les matelots après une augmentation penseraient à une seconde; il faudrait bien céder par les mêmes motifs; la solde des équipages serait doublée, et ils se croiraient fondés à murmurer et à se plaindre; inconvénient onéreux et préjudiciable au commerce, duquel on exigerait une paye en proportion avec l'autre. Ainsi sa proposition était de ne faire aucun changement dans cette partie, seulement d'abolir les payes de 9 francs et de 10 francs, de n'en laisser subsister que depuis 11 jusqu'à 15. Il voulait même supprimer les trois mois d'avances, qui allaient, disait-il, en dissipation, sans profiter aux familles, et n'empêchaient pas les matelots de retrouver à leur retour leurs femmes dans la misère et endettées, leurs maisons vides et dégarnies. Sa libéralité consistait à accorder des gratifications aux familles des matelots embarqués sur les vaisseaux, gratifications proportionnelles au nombre, à l'âge, à la situation des personnes. Il voulait que la distribution en fût faite mois par mois, sur des listes que le ministre approuverait. Il pensait que le matelot serait excité à s'embarquer par sa propre famille : c'était une hypothèse contestable; mais il s'agissait, avant tout, de donner des moyens de subsister, et il y avait encore beaucoup d'humanité et de raison dans la pensée de M. Charon.

Ses instructions le portaient à examiner s'il ne serait pas possible de rendre moindre ou même de fixer, pour qu'elle ne s'accrût pas démesurément, la paye des matelots sur les na-

vires marchands; mais ce n'était l'avis ni des négociants ni des capitaines expérimentés : ces sortes d'accords devaient être libres et arbitraires. Une telle loi eût dégoûté les nationaux, et plus encore les étrangers, sans lesquels, disaient-ils, notre navigation languirait. On ne devait attendre le meilleur marché des matelots que de leur abondance.

Mais il abordait la plus dure cause de la détresse des classes. Colbert, répétait-il, après avoir établi l'enrôlement des matelots, avait réglé que ceux qui se trouveraient dans leur année de service seraient payés de la moitié de leur solde pendant tout le temps qu'ils seraient retenus. Ainsi on s'assurait d'eux, et les matelots trouvaient quelque subsistance dans la demi-solde. Cette douceur leur a été retranchée dans la suite; elle jetait dans de trop grands frais, et était regardée comme inutile dans les années où il n'y avait pas d'armement. En supprimant la demi-solde, il ne fut plus possible de retenir les matelots avec autant de rigidité; on en laissa embarquer quelques-uns par commisération, un premier relâchement en amena un second; insensiblement les classes furent confondues, les levées furent faites avec injustice et violence, et le service resta dur et insupportable. Si l'on veut, ajoutait-il, rétablir la division par classes, pour la rendre moins onéreuse aux marins, il faut résolûment donner à ceux de la classe de service la demi-paye d'autrefois. Cette faveur, il est vrai, serait onéreuse à l'État, qui payerait, pendant plusieurs mois, des milliers d'hommes non employés; mais elle est rigoureusement juste, et il est nécessaire de s'y livrer, au moins en partie, car il est possible d'y faire une distinction. La pêche, le petit cabotage sur la côte rapprochée, occupent une partie des marins; d'autres travaillent aux armements dans les ports. Tous ceux qui trouvent à gagner leur vie peuvent ne point prendre part à la demi-solde. Elle ne serait accordée qu'à ceux qui n'auraient pas ces ressources, et dont les commissaires des classes dresseraient consciencieusement les listes. A Martigues, par

exemple, la classe de service pouvait, presque entière, subsister sans inconvénient au moyen de la pêche; mais il n'en était pas de même pour les gens de mer des lieux où l'on ne connaissait que la navigation. M. Charon savait à qui il s'adressait; il cherchait à faire la dépense plus étroite; il demandait peu pour avoir quelque chose; mais il y avait trop de dureté sur ce point dans les principes du ministère pour l'amener à accomplir le moindre adoucissement.

Le rapport de M. Charon ajoutait que la répugnance des matelots pour leur métier ne venait pas seulement du service du Roi; ils avaient à essuyer de la part des armateurs, et encore plus de la part des capitaines, des torts, des injustices et de mauvais traitements de toute espèce; de là, désertion et séjour en pays étranger. Les matelots dégoûtaient leurs enfants d'un métier qui avait l'air de l'esclavage le plus rude, et leur faisaient prendre un autre parti; les novices, les mousses ne s'arrêtaient point à la profession de la mer. Il trouvait que le nombre prodigieux d'écoles établies partout fournissait des moyens aisés de faire apprendre à lire et à écrire aux enfants; que le fils d'un matelot méprisait la profession de son père. Selon lui, le bien de l'État ne paraissait pas demander que le bas peuple fût instruit; la paresse, l'indolence et la vanité venaient à la suite de son instruction. M. Charon, imbu de cette prévention, qui était encore celle de beaucoup d'hommes du pouvoir de son temps, la traduisit dans une incroyable proposition. « L'instruction, disait-il, est rendue facile à Marseille » par l'établissement des écoles gratuites des frères Ignorantins, partagés dans les quatre paroisses de la ville, et où » cinq à six mille enfants apprennent à lire, à écrire, l'arithmétique et la tenue des livres. Les deux tiers de ces enfants » embrasseraient la profession de marin, s'ils ne se trouvaient » tirés de l'état dans lequel ils sont nés; de sorte qu'il serait » avantageux pour le Roi et pour le commerce que les frères » Ignorantins fussent bannis de la ville de Marseille. » Et là-

dessus, M. Charon engageait vivement le ministre à faire en sorte que les lettres patentes que ces frères demandaient pour se faire confirmer, ne leur fussent pas accordées, disant que le mal que faisait leur zèle en serait plus difficile à arrêter.

Il trouvait une source du mécontentement des matelots au commerce, dans l'usage de faire cesser leur solde dès qu'ils étaient en quarantaine; c'est ce qui faisait qu'il en retournait moins. L'Archipel était peuplé de matelots provençaux, qui passaient d'une caravane à l'autre, et que les consuls favorisaient. Il proposait de leur accorder une demi-paye pendant le temps de la quarantaine. D'un autre côté, la navigation de caravane tendait à diminuer; elle avait créé et enrichi Martigues, la Ciotat, Saint-Tropez, et encore d'autres villes; on avait compté, dans les temps prospères, 300 bâtiments français en caravane de plus qu'il n'y en avait en ce moment. Mais depuis que la France s'était interposée pour que les Maltais ne fissent plus de courses dans le Levant, les Turcs se fiaient davantage à leur propre pavillon.

La désertion abondait encore plus aux Antilles; elle y était chronique pour ainsi dire, peut-être indispensable, et se faisait comme d'un consentement mutuel. Un capitaine que son équipage avait abandonné, se recrutait dans les navires qui arrivaient, y engageait les matelots par une prime. Le capitaine arrivé, quand venait son moment de partir, agissait de même, et beaucoup de navires retournaient sans ramener un seul homme de leur premier équipage. L'armement ne s'élevait pas contre cette coutume; il profitait de la solde des déserteurs, et à l'égard de ceux-ci, on disait pour excuse qu'il y avait l'avantage de les exposer moins à la maladie des colonies, en les y laissant séjourner moins longtemps. Ne fallait-il pas aussi que les colonies pussent avoir des marins pour naviguer de l'une à l'autre île ? C'était la désertion qui les fournissait. On proposait d'y envoyer des engagés étrangers; mais pourquoi ne pas régulariser un état de choses qui était dans un intérêt

général, et qui ne blessait que quelques règles administratives ?

M. Charon s'élevait pour reprendre la navigation de port à port de France, que les étrangers, surtout les Hollandais, faisaient en grande partie. La chambre de commerce de Marseille, au secours de laquelle il venait, voulait qu'on ne prît que des bâtiments français; mais les traités accordaient cette faveur aux étrangers. Un des motifs que donnaient quelques commerçants, était que des navires français qui allaient de Marseille dans un des ports de l'Océan, y restaient souvent, n'ayant pas de retour, et désarmaient après s'être épuisés en solde et en vivres. De là la cherté de la navigation française, et par suite une cause du peu de propagation des classes.

Non-seulement les étrangers faisaient notre navigation, mais ils s'étaient accrus au point de former la majeure partie des équipages de nos propres bâtiments. Marseille en fourmillait. Ils venaient peu pendant la guerre, dans la crainte d'être pris de force pour les armements du Roi; mais, depuis la paix, ils étaient accourus en foule : c'étaient des Italiens et des Catalans qu'on voyait le plus; ils remplissaient un vide.

Une ordonnance du 20 octobre 1723 avait fixé à un tiers le nombre d'étrangers qu'il était permis d'embarquer sur les bâtiments français. Cette limite avait été élargie, principalement à l'égard des navires expédiés pour les colonies, où on favorisait l'extension, dans la pensée qne la mortalité tomberait moins sur les sujets français. D'ailleurs il eût été bien difficile de suivre l'ordonnance à Marseille, où les matelots d'origine française pouvaient fournir à peine au quart des équipages.

L'irruption des étrangers et les relations qui en étaient la suite favorisaient leur tendance à abuser pour eux-mêmes du pavillon français. L'administration maritime était bien résolue à s'y opposer, et à ne pas craindre même qu'ils allassent chercher celui des Anglais et d'autres nations. M. Charon mit de l'ardeur à découvrir et poursuivre un grand nombre de ces

contraventions de pavillon. Elles étaient faciles, en ce que l'origine étrangère des bâtiments étant admise, la vente à un Français pouvait aisément être simulée. Un de ces navires fut amené à revenir à Marseille; le capitaine étranger, embarqué sur le rôle français comme second, informé que des poursuites étaient dirigées, et qu'il devait être arrêté lui et son navire, se fit tout de suite délivrer un nouveau rôle par son consul génois, et partit secrètement la nuit de Marseille, ayant arboré la bannière de Gênes. La poursuite ne put s'exercer que sur le négociant marseillais, qui avait compromis sa signature.

Les usurpations sur la pêche n'avaient pas été oubliées dans les investigations de M. Charon. Les Catalans s'étaient insensiblement emparés de la pêche du palangre, que trente bateaux marseillais faisaient autrefois. Il y avait maintenant à cette industrie quarante-neuf bateaux catalans, qui privaient les pêcheurs français de leur bénéfice et l'État de son recrutement. Il proposa de les bannir par des défenses formelles; il n'y avait pas à craindre que ces défenses nuisissent à la pêche des Français sur la côte d'Espagne : quelques gens des Martigues seulement allaient encore à Cadix avec leurs tartanes, mais tellement indispensables et habitués en ce lieu, qu'ils finirent par s'y domicilier. On se rappelait que trente ans auparavant Martigues comptait encore cent tartanes et un nombre infini de petits bateaux, qui occupaient 3,000 hommes; ce nombre avait bien diminué. Mais toutes les rigueurs de M. Charon envers les Catalans ne purent les écarter; ils avaient trouvé des protecteurs trop puissants dans les amirautés.

Des contestations s'élevaient quelquefois sur le droit de police des marins, entre les commissaires des classes et les officiers des amirautés. Le ministre ne les voyait pas avec plaisir, parce qu'elles le mettaient en compromis avec l'amiral. La justice appartenait aux officiers de l'amirauté dans l'étroite rigueur. Les commissaires des classes pouvaient bien prendre

connaissance des plaintes, faire même emprisonner les matelots; mais ils devaient, aussitôt après, renvoyer l'affaire à l'amirauté, ou, selon le cas, au procureur du roi. M. Charon pourvut à quelques cas de cette sorte.

Le reste de l'inspection consista en vérifications d'écritures, de comptabilités, d'apostilles, en redressements de quelques positions de marins, mais en très-peu d'accroissements. Ses diverses propositions eurent momentanément peu de succès, mais beaucoup d'elles restèrent en germe, et portèrent fruit plus tard.

M. d'Orves, commandant du port, mourut dans ses fonctions à la fin du mois de décembre 1751. Il emporta les regrets de tout le corps de la marine, qui vénérait en lui ses talents autant que son âge. Le chevalier de Piosins, son second, l'avait précédé au tombeau de quelques mois. Le commandement provisoire du port, refusé par M. de Châteauneuf, à qui il revenait, fut accepté par M. Gravier, qui l'exerça pendant quelques mois.

Les constructions ordonnées faisaient déjà approcher les vaisseaux du port du nombre que le ministre avait résolu d'entretenir à Toulon. On arrêta à l'avance les autres constructions qu'il fallait pour le compléter. Les vaisseaux *l'Hector*, de 74, *le Vaillant*, de 64, *l'Océan*, de 80, et les trois frégates *la Pléiade*, *la Minerve* et *l'Oiseau*, de 30 canons, furent successivement mis en chantier en 1752, 1753 et 1754, en même temps que deux galiotes à bombes, *l'Etna* et *la Salamandre*. Ces constructions se firent avec toute la commodité et le temps nécessaires. Comme elles restèrent longtemps sur le chantier, on leur changea souvent des pièces gâtées. On trouva de l'économie à les travailler à la journée, parce qu'on voulait y apporter de la lenteur. On les prolongea en effet, autant pour éviter d'y employer des bois verts, que parce que les fonds qu'on pouvait accorder étaient faibles. On

prévoyait qu'à moins d'événements, les travaux devaient être à l'avenir moins considérables qu'ils ne l'avaient été depuis cinq ou six ans. On voulut préparer à l'avance l'évacuation des ouvriers, et même on ne tarda pas à renvoyer tous ceux des quartiers. On garda cependant des calfats de Marseille, jugés nécessaires pour l'entretien des bâtiments désarmés. Ils recevaient 5 sous de plus que les autres, et étaient payés exactement tous les quinze jours, bien qu'ils fussent paresseux et mutins, et qu'ils travaillassent de mauvaise volonté. D'un autre côté, les calfats de Toulon, choqués de cette différence de traitement, et ne pouvant sustenter leurs familles, s'en allaient la plus grande partie sans congés, pour travailler ailleurs [1]. Ils reviendraient facilement au service, dit l'intendant, si l'on augmentait leur paye, et on se passerait des ouvriers de Marseille. Le ministre, touché de cette sollicitation, autorisa à porter les journées des ouvriers calfats de Toulon de 21 à 25 sous.

Cependant le port se vit encore obligé de retrancher le travail du samedi, pour ne pas renvoyer les ouvriers citadins, mesure déplorable, qui donne toujours tort à l'administration! Le ministre eut beaucoup plus de raison en défendant de détourner les ouvriers de leurs travaux manuels. « J'abolis à » jamais, dit-il, l'usage introduit d'employer sur les rôles » d'ouvriers aucun commis aux écritures. »

1752. — Un constructeur particulier avait jusqu'alors été chargé des radoubs. Celui qui avait cet emploi étant venu à manquer, le ministre, sur la proposition de l'intendant, ordonna de distribuer les radoubs à tous les constructeurs, et de confier de préférence à chacun les vaisseaux qu'il aurait construits lui-même. Par ce moyen, tous les constructeurs

[1] Le vin, qui ne valait autrefois que 4 sous le pot, en valait depuis longtemps de 12 à 14, sans apparence de diminution; de sorte que ces misérables ouvriers étaient réduits à boire de l'eau, pour fournir du pain et quelques légumes à leurs enfants (*Correspondance*).

devaient se perfectionner dans les radoubs, qui en seraient faits plus solidement par la connaissance plus parfaite qu'un constructeur devait avoir du fort et du faible d'un vaisseau qu'il avait construit, et par l'attention qu'il devait naturellement porter à son ouvrage.

Le vaisseau *le Sceptre*, arrivé depuis peu de Brest, était atteint de pourriture. Dans la cainte que le mal ne fît des progrès et que son raboub ne fût long et dispendieux, il fut ordonné de le renvoyer à Brest, pour le mettre dans une forme.

Deux autres bâtiments venus de Brest étaient dans une situation plus déplorable. Le vaisseau *le Saint-Laurent* et la frégate *le Maréchal de Saxe* étaient pourris dans toutes leurs parties. La frégate avait été achetée à Saint-Malo, d'armateurs qui la destinaient pour la course, et n'était guère propre au service militaire. Les deux bâtiments furent mis en vente, et comme ils ne reçurent qu'une offre très-faible, le ministre ordonna de les dépecer.

Presque tous les vaisseaux contractaient, lors de leur mise à l'eau, des écarts d'environ un pouce, principalement entre le contre-étambot et la quille; ils étaient plus ou moins considérables, selon que le coup de talon qu'ils donnaient était plus ou moins fort. On était alors dans l'usage de lancer les vaisseaux par l'étrave; c'est de là que ces accidents provenaient. Le ministre désira qu'on pût lancer à Toulon les vaisseaux par l'étambot, comme au port de Brest. Les officiers du port trouvèrent à cette méthode beaucoup d'inconvénients; cependant on s'y conforma, et l'on commença de la suivre pour les deux frégates *l'Oiseau* et *la Minerve*.

Le vaisseau *le Guerrier* éprouva dans sa mise à l'eau un accident différent. Son berceau était fait, et on achevait d'isoler la quille le matin même du jour où le lancement devait avoir lieu. A peine les dernières *tacades* sur lesquelles la quille reposait furent-elles enlevées que le vaisseau fit des

mouvements. On vit qu'il pesait extrêmement sur les accores de l'avant; on s'empressa d'enlever les deux de l'étrave, ce qui occasionna une secousse encore plus considérable. On entreprit tout de suite l'enlèvement des épontilles ; mais à peine en eut-on ôté cinq ou six, que le vaisseau, faisant de nouveaux efforts et emporté par son poids, partit avec beaucoup de vivacité, entraînant avec lui la plus grande partie de ses accores dont le frottement n'affaiblit qu'insensiblement sa rapidité. Les manœuvriers qui étaient dans le vaisseau avaient manqué de promptitude pour couper ou filer les cordages qui retenaient ces accores. Le vaisseau ayant couru environ cinquante-trois pieds sur le chantier, s'arrêta, et parut pencher assez fortement du côté de bâbord, ce qu'on attribua à l'affaissement du terrain. Cette inquiétude disparut bientôt, et le vaisseau, cédant à l'impulsion des apparaux ordinaires, flotta sur l'eau, après s'être arrêté une seconde fois dans une position plus critique, puisqu'il était moitié sur le chantier et moitié dans l'eau. Cependant *le Guerrier* n'avait point contracté d'arc, et quoiqu'on se fût aperçu d'un écart de huit à neuf lignes à la première pièce de quille, le vaisseau ne faisait point d'eau, l'écart s'étant probablement rétabli [1].

L'on convint que cet événement n'était qu'un effet du peu de solidité du terrain. Depuis quelque temps il n'était point mis de vaisseau à la mer qu'il ne s'arrêtât sur le chantier et ne fît naître plusieurs accidents. Le vaisseau *le Vaillant*, terminé en 1755, partit comme *le Guerrier* dans son lancement à l'eau, avec une grande partie de ses épontilles, et s'arrêta de même après avoir couru soixante-cinq pieds. Les

[1] Le commandant de la marine écrivit à cette occasion : « L'amour-propre » du jeune constructeur Coulomb a beaucoup souffert de cet événement, qui » le corrigera d'un peu trop de présomption que la jeunesse donne ordinaire- » ment; mais il n'en vaudra que mieux; et par les talents qu'il montre dans » son jeune âge, il y a lieu d'espérer qu'il deviendra un jour un des plus habiles » constructeurs. Bien loin de le réprimer, j'ai tâché de le consoler et de le » porter à ne pas se rebuter par ce mauvais succès. »

apparaux le conduisirent à l'eau facilement; mais plusieurs maîtres et ouvriers furent blessés. On crut qu'il était nécessaire, pour éviter de pareils inconvénients, d'établir des chantiers en maçonnerie. Le ministre adopta le plan d'une de ces cales dressé par M. Verguin, ingénieur des bâtiments civils. Elle devait coûter 45,000 livres; mais cette entreprise fut différée, parce qu'il ne devait pas y avoir de quelque temps de constructions à Toulon. Une partie des fonds que l'on y aurait consacrés fut employée de préférence à élever près de la fontaine le pavillon pour l'atelier des peintres et broyeurs.

La disette d'argent autant que les difficultés produites par les sources qui se trouvaient dans le port ou aux environs, avaient empêché d'établir des formes pour caréner les vaisseaux. Le sieur Landré, officier du port, offrit d'y suppléer en partie, par un mécanisme propre à tirer à terre les vaisseaux. Il eut la permission d'en faire l'essai sur la barque *l'Hirondelle*. Ce bâtiment fut établi entre trois pontons remplis d'eau et coulés bas; à mesure du pompage de l'eau des pontons pour les relever, *l'Hirondelle* monta avec eux et sa quille se trouva élevée de huit pieds et deux pouces au-dessus du niveau de la mer, appuyée sur une coulisse qui servit à la tirer facilement à terre. Beaucoup de personnes pensèrent qu'en faisant des pontons proportionnés à la grandeur des vaisseaux, on aurait le même succès; mais la dépense devait être très-considérable. Pour tirer à terre un vaisseau de 64, on l'estimait à 196,481 livres 8 sous 6 deniers, y compris 156,000 livres pour la construction de quatre pontons; mais le ministre répondit que la situation des fonds ne permettait pas d'entreprendre la même opération sur un vaisseau. Ainsi l'on se borna à une seule expérience qui, au reste, n'aurait pas été proportionnellement moins coûteuse que la méthode pratiquée dans un temps plus ancien, avec des bras et des apparaux.

Comme le nombre des vaisseaux destinés pour le port allait être complété, et qu'il ne devait plus être question que de rem-

placer ceux qui, par la suite, pouvaient être condamnés, le ministre recommanda de mettre en provision dans des parquets, que l'on pratiqua principalement au Mourillon, tous les bois de gros échantillons que les fournitures procureraient en excédant. On commença effectivement à placer sous l'eau un approvisionnement de précaution. Il fut formé plus particulièrement en bois d'Italie, qu'on ne voulait pas employer tout de suite, parce qu'on estimait qu'il lui fallait rester un an au moins sous l'eau pour affaiblir la vivacité de sa séve, ce bois travaillant beaucoup et se fendant aisément, pour peu qu'il restât exposé à terre aux vents et à l'ardeur du soleil.

Plusieurs marchés avaient été passés pour des bois de la Romagne et d'Italie à 3 livres 15 sous et 4 livres le pied cube. Ils auraient procuré un approvisionnement considérable, s'ils avaient été exécutés dans leur entier; mais des malentendus et des discussions entre les fournisseurs ralentirent les fournitures. Le ministre, pour en assurer le succès, voulut que le sieur Digne, consul français à Rome, y prît un intérêt. Il n'en résulta pas plus de célérité ni d'éclaircissements. Une compagnie de Gênes, qui avait fait un traité duquel on espérait plus de succès, éleva aussi des difficultés et des retards.

Les fournitures de l'intérieur de la France n'étaient pas plus faciles. Les chambres des eaux et forêts élevaient de nouvelles contestations pour les coupes de Provence et de Languedoc; c'étaient presque toujours des affaires de parti ou d'intérêt. Tandis que l'administration de la marine accusait les maîtres forestiers de négligence ou d'infidélité dans la marque des bois propres au service, des propriétaires puissants obtenaient des arrêts des chambres des eaux et forêts, qui défendaient la coupe de leurs arbres. Ces chambres savaient néanmoins qu'elles excédaient leur pouvoir en portant de tels jugements; car elles n'étaient pas appelées à connaître des faits qui avaient rapport à la coupe des bois pour la construction des vaisseaux. Le ministre était, de son côté, ob-

sédé comme autrefois par les réclamations de quelques seigneurs qui demandaient des exemptions de couper. L'intendant suppliait le ministre de ne pas en accorder, observant que cette prédilection deviendrait très-nuisible au service de l'État; mais M. Rouillé, s'écartant des principes qui avaient guidé jusqu'alors dans ces affaires le département de la marine, se laissa vaincre par les représentations des particuliers, qui regardaient comme une tyrannie qu'on allât visiter et marquer les arbres dans leurs bois, quand ils n'avaient pas fait de déclaration pour les couper. Il admit qu'on ne pouvait se dispenser de leur laisser ces arbres quand ils ne voulaient pas les vendre. Ses intentions furent donc que les fournisseurs traitassent de gré à gré avec les propriétaires. Le principe du martelage fut dès lors modifié. Le ministre reprocha à cette occasion au port d'être trop difficile dans les recettes.

Les bois de chêne de Calabre étaient renommés. L'Espagne en faisait couper depuis quelques années, et Malte en tirait pour ses constructions; on les croyait supérieurs à ceux de Provence. Deux bâtiments espagnols chargés de ces bois, allant à Carthagène, relâchèrent à Toulon. On en prit quelques échantillons qui confirmèrent cette bonne opinion. On forma donc le projet de tirer des bois de la Calabre. On craignait que la cour de Naples ne s'opposât à une exploitation pour la France; et, en effet, le consul de Naples, chargé de négocier auprès d'elle, trouva de trop grandes résistances.

On n'obtint pas plus de succès d'une entreprise pour en tirer d'Albanie, proposée par un négociant français établi à Raguse; les exploitations étaient difficiles; les bandits de l'intérieur de ces contrées faisaient ordinairement rançonner les ouvriers qu'on employait à ces coupes. Un firman du Grand Seigneur n'eût pas été facile à obtenir; on laissa traiter cette affaire comme si elle était de négociant à négociant, et comme si le bois qui était droit était destiné pour des édifices. L'entrepreneur fit de belles promesses; mais on reconnut

plus tard que ses idées n'avaient pas assez de solidité pour qu'on y prît confiance.

Quelques chargements de bois de Stettin arrivèrent au port; mais on s'en dégoûta, parce qu'il était plus cher et moins bon que celui de Lorraine, dont on avait déjà une mauvaise opinion.

On tâcha encore de tirer des bois de la Corse; un constructeur fut envoyé pour essayer de traiter; mais les troubles affreux qui renaissaient dans cette île empêchèrent tout engagement.

L'intendant vit enfin que l'arsenal serait bientôt dépourvu de bois, et ne fonda plus quelque espoir que sur les marchés de Bourgogne, Franche-Comté et Champagne.

L'approvisionnement de mâtures ne se faisait plus que lentement; une maison de commerce, Michel et Babaud de la Chaussade, s'était chargée de cette fourniture. Quelques bâtiments étrangers apportèrent des mâts et des planches du Nord. Une flûte hollandaise, atterrant près de Toulon, prit le cap Sicié pour le cap Sepet, et fit route à pleines voiles sur la plage, où heureusement elle s'échoua sur le sable. Il fallut la décharger entièrement pour la tirer au large.

Les bois de mâture de Riga et du Nord n'étaient plus aussi sains que par le passé, et on n'espérait pas en recevoir de meilleurs pour l'avenir. L'éloignement et la situation des forêts en étaient cause. Le ministre voulut, malgré les difficultés de la recette du port de Toulon, qu'on les y reçût comme à Rochefort et à Brest, et il se flattait que ces fournitures étaient encore supérieures à celles faites pour les autres puissances.

La conservation des mâts confectionnés était difficile. L'atelier de la mâture était embarrassé d'une grande quantité de pièces hors de service, qui dépérissaient tous les jours et qu'on prit le parti de vendre. Le ministre décida que, pour la conservation des mâts, il fallait mettre les mâts majeurs en

place sur les vaisseaux, les mâts de hune dans leur entre-pont, et les mâts de beaupré, les vergues et la menue mâture sous les hangars et dans les magasins.

Depuis peu, des corsaires tripolitains avaient insulté des navires français. Un envoyé de Tripoli vint en France pour offrir au roi les réparations qu'il voudrait exiger, disant que le pacha avait cassé les raïas coupables; mais on l'accueillit avec froideur, et on ne voulut pas qu'il allât à Paris jusqu'à ce que le pacha eût donné les satisfactions demandées. En attendant, on envoya sur les côtes de Tripoli les frégates *la Junon* et *la Flore,* portant des ordres cachetés dans lesquels était la déclaration de guerre contre le pacha. Bientôt une escadre de trois vaisseaux et une frégate partit sous le commandement de M. Villarzel, composée des vaisseaux *l'Orphée, le Triton, l'Hippopotame*, et de *la Gracieuse.* Cet armement se fit avec la plus grande promptitude et avec facilité. Il partit le 29 mai 1752, et joignit à la hauteur de Tripoli les deux frégates parties en premier lieu. Le pacha, intimidé, accéda à la paix aux conditions qui lui furent dictées. Il se soumit à punir sévèrement, même de mort, les corsaires qui useraient de la moindre violence envers les bâtiments français. L'envoyé fut alors autorisé à aller à Paris pour faire des excuses. A son retour, il parla des magnificences qu'il avait vues dans la capitale, et sur toutes choses, de l'air majestueux du roi. Il fut ramené à Tripoli par la barque *la Légère,* commandée par le lieutenant de vaisseau Truguet, qui déjà, en plusieurs missions de confiance, s'était montré actif et expérimenté.

Le vaisseau *le Sceptre*, qui avait été jugé ne pouvoir être radoubé que dans un bassin, partit pour Brest avant la fin de l'année, avec l'équipage de la frégate *la Topaze,* qui vint de Brest pour désarmer à Toulon. Tout l'état-major de cette frégate était affecté d'un grand dépérissement : un officier mourut en arrivant à terre, ainsi que deux cuisiniers du capitaine; les autres officiers s'approchèrent du tombeau. On ne

put bien reconnaître la cause de ces accidents. On l'attribua, à tout hasard, à la qualité du vin, où l'on aurait mêlé de la litharge, ainsi qu'à la mauvaise condition des farines, qu'on supposa empoisonnées. On en brûla 25 quintaux sur le champ de bataille, et le vin restant fut jeté à la mer. — *Le Sceptre* avait fait une très-courte traversée. Le supplément de matelots provençaux qu'on avait mis à son bord n'avait pas gagné les trois mois d'avance. Le ministre ordonna qu'on en prît note pour retenir ce qu'ils redevaient, malgré les prières de l'intendant, qui observait que ces malheureux étaient revenus dans l'état le plus déplorable.

M. de Massiac, chef d'escadre, fut pourvu en 1752 du commandement du port, qu'il garda jusqu'en 1758, pour passer à une plus haute dignité.

Il commença par représenter que les galères causaient beaucoup d'embarras dans la vieille darse par leurs amarres, cette darse étant trop resserrée et pouvant à peine suffire pour contenir les vaisseaux et frégates dans le nombre projeté. Elles n'en causaient pas de moindres dans la ville, et principalement sur les quais, à cause des baraques. « L'objet » d'économie et d'utilité pour le service dans l'arsenal a été » mal entendu, disait-il; l'arsenal de Marseille est bon à con- » server. Sans entrer dans le détail d'une infinité de raisons, » je vous dirai que de toutes les personnes qui connaissent » l'utilité et la nécessité de leur retour à Marseille, il n'en est » pas une qui ne le désire avec empressement, et qui ne gé- » misse de leur absence de ce port. »

Ces observations, trop rapprochées de l'ordonnance du 27 septembre 1748, ne fructifièrent pas pour le moment; et M. de Massiac écrivit bientôt au ministre : « Comme vous me » paraissez absolument décidé à laisser les galères à Toulon, » de nouvelles réflexions ne pourraient que vous être impor- » tunes, et je ne dois plus m'occuper que d'exécuter vos » ordres, avec le regret que j'aurai toujours que la destruc-

» tion d'un monument si utile, tel que les arsenaux de Mar-
» seille, ait été réservée pour votre ministère. »

La force de la chiourme était alors d'environ 2,300 galériens. Au commencement de chaque année, on faisait, suivant l'usage, une revue et une visite à laquelle assistaient le médecin et le chirurgien-major. Les châtiments les plus sévères ne pouvaient arrêter le cours des vols fréquents que ces malheureux commettaient. L'intendant les attribuait à la profonde misère qui les accablait. Quelle que fût sa pitié, il trouva que la peine de mort seule pouvait les retenir, et il osa la proposer, pensant les faire considérer comme voleurs domestiques. Le préjugé où l'on était envers ces misérables ne fut pas consacré jusqu'à ce point rigoureux.

Le détail des chiourmes, depuis leur arrivée de Marseille, avait été réuni à celui des armements. Son importance et sa spécialité l'en firent séparer, et il fut dirigé par un commissaire particulier.

Toutes les années, quelques galères étaient armées pendant deux ou trois mois pour croiser sur la côte, ou pour porter en Italie quelque personnage distingué. Le duc de Penthièvre, amiral de France, passa à Gênes, en octobre 1754, avec quatre galères. *La Reine* et *la Dauphine*, fort anciennes, étaient alors hors d'état de naviguer, et on ne lui donna que des galères *sensiles;* mais *la Brave*, qui servit à son passage particulier, fut peinte et dorée avec profusion. Le prince resta douze jours à Toulon, et alla rejoindre par terre les galères qui l'attendaient à Antibes; elles étaient de retour de Gênes le 7 novembre.

L'intention du ministre était de faire construire une galère. Il voulut qu'on la fît à Toulon, quoique l'intendant et le commandant fussent d'avis de la construire à Marseille. Le sieur Chabert, constructeur de grande réputation en ce genre, fut désigné pour diriger ce travail. Il s'en défendit à cause de son grand âge, et cita le sieur Journe, un de ses élèves, comme

seul en état d'y réussir par la grande pratique qu'il avait acquise en travaillant sous ses yeux. Il douta même qu'on pût sans lui parvenir à le mettre à exécution.

Le sieur Journe restaura avec succès la galère *la Dauphine*. Il trouva que *la Reine* était trop ancienne et en trop mauvais état pour souffrir un radoub, et qu'il valait mieux la condamner; on convint toutefois de ne pas la démolir tout de suite, afin que ses proportions et son gabarit servissent de type pour en construire une autre. Quelques préparatifs furent faits à cet égard : le sieur Journe alla même faire couper dans les forêts des bois propres à cette construction; mais elle fut différée, et dans la suite on ne s'en occupa plus.

Le projet d'agrandir le port occupait alors les esprits. Le repos de la paix, favorable au cours des idées, semblait aussi donner le temps de s'occuper d'une entreprise de ce genre. Le ministre avait reconnu la nécessité d'établir des magasins aux vivres et un hôpital. Tous les officiers connus pour être expérimentés dans le génie ou la marine furent consultés et donnèrent chacun leur projet d'établissement. Le conseil qui les discuta se détermina pour les propositions de M. Bertrand, directeur des fortifications de la marine. Elles ressuscitaient la vieille idée, renouvelée déjà en 1725, de fermer par un batardeau la chaîne de la darse neuve, dans la pensée si équivoque de la désinfecter des vers, et dans le but d'y placer les vaisseaux de guerre. C'était l'opinion de M. de Massiac. Elles projetaient ensuite d'établir l'hôpital à la boulangerie, de laisser subsister les magasins des vivres dans le local qu'ils occupaient, en y annexant une boulangerie, et d'élever le bagne à l'est des remparts de la vieille darse. Il était question aussi de placer dans un terrain plus convenable le bureau de la santé, dont la position était trop susceptible de communication, surtout depuis que les galères en resserraient les approches.

Le ministre s'arrêta à ce projet pour l'hôpital, les magasins des vivres et la boulangerie. L'hôpital devait être bâti sur le pied de 1,000 à 1,200 hommes libres et 600 forçats. Il fallait compter pour les magasins des vivres sur des approvisionnements de six mois pour vingt vaisseaux et quelques frégates, et sur un service journalier de 2,000 à 2,400 condamnés. On devait se borner pour le moment à ces objets. Quant à la proposition de boucher la Chaîne-Neuve, le ministre recommanda de mieux examiner la chose. Il n'était point constaté, selon lui, que la darse neuve fût plus infectée de vers que la vieille darse; il était sur le point de croire au paradoxe contraire. La raison qui avait déterminé de placer les vaisseaux au grand et au petit rang dans la darse vieille était, disait-il, la facilité de leurs amarrages à moins de frais que dans la darse neuve. Il aurait pu ajouter : l'habitude de les y mettre avant même que la darse neuve existât.

Il fut présenté dans le même temps la proposition d'établir un port marchand du côté du Mourillon.

Mais tous ces projets et beaucoup d'autres n'ont pas eu de suite. Ce qu'on a omis de faire à la fondation du port a offert longtemps un grand vide, et a continué de manquer encore, en majeure partie, après un siècle et demi. Les combats élevés quelquefois contre un projet à peine arrêté et avant tout la pénurie des finances ont toujours fait avorter les propositions les plus utiles. Pendant la guerre, les dépenses urgentes, pendant la paix, le besoin d'économie, ont absorbé ou restreint les moyens que l'on aurait voulu consacrer à des établissements permanents. Ce n'était que dans des temps où les ressources de l'État deviendraient abondantes et faciles qu'on pouvait espérer d'y donner suite.

On n'avait pas encore essayé les chebecs nouvellement construits; on voulut les armer successivement pour s'assurer de l'utilité qui pouvait être retirée de cette espèce de bâti-

ments, inconnue jusqu'alors dans la marine militaire. Bien qu'ils eussent cassé des antennes faites de sapin ordinaire, on trouva qu'ils s'étaient bien comportés à la mer.

Juillet 1753. — Cependant il y avait alors une grande pénurie de fonds. Le trésorier ne pouvait trouver d'argent nulle part. « J'aurais été fort embarrassé, dit M. de Villeblanche, » pour la levée des marins à embarquer sur les deux chebecs » *le Requin* et *le Rusé*, sans un petit capital qui a été rem» boursé à mon premier domestique, que je me suis fait » prêter. La ville est épuisée par les sommes considérables » que le roi y doit, et les trésoriers généraux, par leurs re» mises inexactes, laissent le port dépourvu d'argent. »

Cette gêne se fit sentir en 1754 pour l'armement d'une escadre de deux vaisseaux et deux frégates, qui partit sous le commandement de M. de la Galissonnière, et alla croiser hors du détroit. La chambre de commerce de Marseille fit les avances de fonds. Les vaisseaux *le Sage* et *le Lion*, les frégates *la Rose* et *la Gracieuse*, composèrent cette escadre, qui revint désarmer avant la fin de l'année.

1754. — Quelques autres frégates furent armées : *la Pomone* et *la Topaze* firent dans les îles d'Amérique une campagne heureuse. *L'Hermione* et *la Thétis*, de Brest, qui croisaient au détroit de Gibraltar, vinrent caréner à Toulon et reprirent leur croisière. *La Nymphe*, du même port, commandée par M. d'Orvilliers, capitaine de vaisseau, vint désarmer, et son équipage retourna par terre, sous la conduite de l'écrivain.

1755. — Le budget des dépenses du port avaient été, pendant ces dernières années, d'environ 4 millions et demi; celui de 1755 ne devait pas dépasser cette somme. *L'Hector, le Vaillant*, *l'Océan*, allaient être achevés, sans que l'on voulût commencer aucun nouveau vaisseau en 1755 ni en 1756. Les deux bombardes *l'Etna* et *la Salamandre* avaient été achevées avec quelque hâte, comme pouvant être

nécessaires suivant les circonstances. Elles restèrent armées pendant six semaines, ainsi que *la Tempête*, pour l'instruction des bombardiers, qui étaient déshabitués de cet exercice. Il vint, pour participer à cette instruction, des compagnies de bombardiers de Brest et de Rochefort.

Le port ne comptait armer, dans le courant de 1755, que deux frégates; mais les circonstances furent plus exigeantes qu'il ne croyait. Le seul besoin de réprimer les corsaires de Maroc, qui se tenaient dans un état presque constant d'hostilités, fit armer la frégate *la Pomone* et les quatre chebecs. Ces bâtiments furent précédés par les deux demi-galères *la Chasse* et *la Découverte*, équipées chacune de 130 hommes, et commandées par le sieur Clastrier.

Les connaissances que ce dernier avait prises chez les Salétins, où il avait été longtemps captif, le mettaient en état d'exécuter sur les Barbaresques des entreprises dont le ministre avait approuvé le projet, et qui consistaient à enlever du monde pour les galères. L'expédition faite, *la Pomone* continua sa route pour les îles d'Amérique. Les chebecs rentrèrent dans le mois de septembre, et les demi-galères un mois après, parce qu'elles avaient été obligées de côtoyer l'Espagne. Les équipages se plaignirent du sieur Clastrier; son lieutenant avait déserté à la côte de Salé. Il n'apporta que cinq Maures de Tanger, qui furent mis au bagne. Son mauvais succès et sa conduite équivoque le firent détenir quelque temps à l'amiral. Les quatre chebecs, par une fâcheuse méprise, s'étaient emparés d'une galiote équipée d'une cinquantaine de Maures qui n'étaient point de Maroc, et qui, arrivés à Toulon, réclamèrent leur liberté, se disant d'Alger et se plaignant amèrement d'avoir été massacrés par les Français, malgré leur traité de paix. Ils avaient eu dix hommes tués dans le combat. Ils paraissaient dans le désespoir, jusqu'à refuser les vivres qu'on leur donnait. La détention de cette galiote avait fait sensation à Alger. Le dey avait arrêté tous les Français,

qui ne furent relâchés que lorsqu'il la vit revenir. On avait reconnu sa véritable origine. A défaut de papiers ou rôle qui pût faire connaître la nation de ces Maures, ils furent examinés par un homme qui avait fréquenté les pays barbaresques, qui se rappela avoir vu le patron à Tripoli, et jugea que les hommes étaient plutôt d'Alger que de Salé. La galiote fut incontinent renvoyée, réparée et pourvue de vivres; on donna aux Maures des effets et de l'argent, dépense de 12,000 liv., et on y ajouta douze esclaves d'Alger, en compensation des tués et des blessés.

Avant le départ des bâtiments pour le Maroc, le ministre avait témoigné un grand étonnement de ce que les gazetiers de Hollande eussent rapporté avec le dernier détail la nouvelle de cet armement; il se plaignit même de ce qu'ils disaient ce qui se passait au port de Toulon avec une grande exactitude. Il engagea le commandant et l'intendant à surveiller les écrivains; mais ils lui répondirent que cette nouvelle n'avait probablement pas été donnée de Toulon, et qu'ils l'avaient sue eux-mêmes de Marseille, plusieurs jours avant la réception de ses ordres.

Pendant ce temps, deux galères, *la Duchesse* et *la Brave*, avaient été armées pour garder la côte. Le capitaine de cette dernière se plaignit qu'on avait changé sa chiourme. L'intendant répondit qu'en effet cette chiourme avait été changée; mais c'était la chiourme de la *Reine* qu'on avait mise sur *la Brave* pour le passage du duc de Penthièvre; elle était composée d'hommes grands, robustes, endurcis à la vogue, l'élite de toutes les galères, la seule qui pût armer une galère extraordinaire; on avait dû la dispenser aujourd'hui d'un service ordinaire, parce que, si quelque accident ou maladie fût survenu en mer, il aurait été difficile de parvenir de dix ans à former une pareille chiourme.

Les officiers militaires et ceux d'administration avaient été occupés d'un différend souvent répété, et qui occasionna

quelque fermentation entre les deux corps. Les écrivains des galères et des vaisseaux avaient coutume d'aller à terre sans en demander la permission aux capitaines. L'abus que quelques-uns en firent dans des moments inopportuns fit mettre en question s'ils avaient réellement cette faculté. Le ministre la résolut d'abord par l'article 18, titre XI, livre I[er] de l'ordonnance de 1689, qui dit que l'écrivain, lorsque des affaires de service exigeront qu'il aille à terre, en *avertira* le capitaine (4 *décembre* 1754). Cette décision ne satisfit pas les officiers de marine. M. de Glandevès, commandant le port pendant une absence de M. de Massiac, qui, étant malade, était allé chercher des soulagements à Paris, exposa que cette même ordonnance de 1689, articles 30 et 32, livre IV, titre III, défend qu'on aille à terre sans congé du capitaine, et que cela paraissait nécessaire pour la discipline. Les officiers et le reste de l'équipage doivent être soumis à cette commune loi; à moins, disait-il, que le roi ne fasse une ordonnance qui porte qu'il y aura deux commandants dans un vaisseau, le capitaine et l'écrivain. Malgré ces contestations, M. de Villeblanche et M. de Glandevès vivaient en bonne intelligence, et le ministre témoigna qu'il était satisfait de l'harmonie qui régnait entre eux. Mais la question se renouvelant en 1757 (19 *juin*), sous le ministère de M. de Moras, une décision parut, portant que les écrivains demanderaient aux capitaines la permission de sortir des vaisseaux lorsque le service l'exigerait. Cette interprétation, la seule possible, ne parut pas désagréable à l'administration, qui rejeta enfin tout le tort de la dispute sur les termes de l'ordonnance.

M. Rouillé avait quitté le ministère de la marine le 30 juillet 1754, pour passer aux affaires étrangères. Quoique inexpert aux affaires maritimes, il eut le bon esprit d'étendre les travaux, et d'assigner un contingent, trop faible à la vérité, aux forces navales, qu'il aurait voulu augmenter dans la suite, lorsqu'il en aurait eu le pouvoir. Pour le moment, il accom-

plit du moins une mesure d'ordre, et donna une base nécessaire à la bonne direction des affaires, qui marchent mieux sur un plan arrêté. C'était un grand pas en administration. Il a eu encore la réputation d'avoir favorisé l'instruction et le développement des connaissances parmi les marins. Une société qui s'était formée à Brest pour travailler à un dictionnaire de marine s'établit en académie de marine, et des officiers de Toulon et de Rochefort en furent nommés membres ou correspondants.

Il eut pour successeur M. Machault, qui était en même temps contrôleur général.

Peu après, les hostilités sur mer recommencèrent. Une expression équivoque du traité d'Aix-la-Chapelle, sur des limites de territoire, encouragea les Anglais à s'étendre sur le Canada. Les négociations pour s'entendre furent vaines, et la rupture que l'Angleterre avait méditée éclata par l'injuste saisie de trois cents vaisseaux marchands, avant aucune déclaration de guerre. Le bon droit sembla favoriser cependant les armes françaises au commencement de cette nouvelle lutte, et la marine de Toulon procura à la France quelques moments d'espérance.

LIVRE TREIZIÈME.

DE 1755 A 1758.

Préparation de guerre avec l'Angleterre. — Expédition de Minorque. — Le maréchal de Richelieu. — M. de la Galissonnière, commandant l'escadre. — Combat naval contre l'amiral Bing. — Armements successifs. — Retour de l'escadre. — Mort de M. de la Galissonnière. — M. de Villeblanche. — Morcellement des vaisseaux en petites escadres. — Armements en course. — Uniforme des officiers. — Départ de plusieurs divisions. — Jalousie entre les militaires et les civils. — Discussions et violences. — Armements de M. de la Clue. — Indiscipline des marins ; récriminations à ce sujet. — Divisions de M. de Sabran, de M. Montheux, de M. Duquesne. — Retour de M. de la Clue. — Désarmement. — Court ministère de M. de Massiac.

1755. — Au commencement de cette année, les nuages qui s'élevaient entre la France et l'Angleterre ne pouvaient plus se dissiper. Ces circonstances exigèrent que l'on s'approvisionnât, dans tous les ports, de tout ce qui était nécessaire pour un armement général.

Les côtes de la Méditerranée furent fortifiées de bonne heure, et l'on construisit, pour augmenter leur sûreté, quelques chaloupes canonnières portant un canon de 24, de l'invention du capitaine de vaisseau Sabran. Cet officier avait projeté, pour la défense des côtes, un système de trente canonnières, que beaucoup d'officiers n'adoptèrent pas et qui ne fut pas complété.

La face droite du bastion de Sainte-Ursule, des remparts de la place, s'écroula, sur la fin de mars, dans toute sa longueur. Cet accident fut attribué à l'ancienneté des murs et aux pluies continuelles qu'il faisait depuis six mois. On s'empressa de réparer cette brèche, qui était inquiétante au moment d'une déclaration de guerre.

Le 22 août, l'ordre fut donné de préparer douze vaisseaux. L'intendant attendait des fonds avec d'autant plus d'impatience qu'il n'y avait en caisse ni argent ni effets, et que la ville était sans ressource pour les emprunts. Cependant il y eut peu à peu quelques moyens pour se pourvoir de chanvre, de goudron, de fer, et des principales munitions navales qui lui manquaient. Les métiers établis dans les manufactures de l'arsenal ne pouvant suffire pour les fournitures des toiles à voiles, les entrepreneurs en firent venir de l'intérieur. L'on commença d'en tirer de Strasbourg.

Le ministre demanda un projet des constructions, armements et dépenses dont le port de Toulon pourrait se charger pendant les années prochaines. La situation dont M. de Villeblanche peignit le tableau n'était pas très-favorable. Les fournisseurs, découragés, étaient lents à donner, mais on pouvait espérer d'obtenir ce qu'il fallait avec de l'argent. Cependant les bois, qui devaient régler avant tout les travaux à faire, manquaient même pour les vaisseaux en construction, et il fallait que les marchés fussent exécutés pour pouvoir mettre en chantier trois vaisseaux de 74 et deux de 64. De nouveaux marchés avec la Toscane et la Romagne devaient procurer 450,000 pieds cubes de bois. Sur ce fondement, on résolut la construction des cinq vaisseaux ; mais il ne fut absolument possible d'en commencer que deux en 1756, *le Souverain* et *le Centaure*, de 74.

En attendant la préparation des douze vaisseaux, dont l'armement ne devint plus aussi pressé dans le mois d'octobre, parce qu'on ne voulait rien entreprendre pendant l'hiver, l'on arma promptement les cinq frégates *la Junon, la Rose, la Gracieuse, la Topaze* et *la Nymphe*. On avait avis que les Anglais avaient commencé des déprédations dans la Méditerranée. Des corsaires et des frégates de leur nation se préparaient même à Villefranche, et gênaient l'arrivage des importantes munitions que l'on attendait. Les cinq frégates

armées n'eurent provisoirement d'autre mission que d'éloigner ces corsaires et ces frégates de la côte, et de les attaquer, s'il le fallait, pour protéger les navires marchands. Les bâtiments dont elles s'empareraient ne devaient pas être appelés *prises*, mais considérés comme en détention. C'est pourquoi l'on ne put écouter les propositions faites par plusieurs négociants d'armer en course, afin de profiter des premières chances qu'allait offrir la prochaine déclaration de guerre; la guerre n'était pas encore publiée, et ne le fut qu'en 1756.

Malgré la levée générale des ouvriers, il ne put en arriver qu'un petit nombre. Il en fallait encore de 500 à 600; on ne put trouver que deux moyens pour suppléer à ce défaut. Le premier fut d'appeler les charpentiers de maisons que les intendants des provinces pourraient procurer; il en vint en effet quelques-uns, parmi lesquels étaient confondus des menuisiers et quelques autres qu'il fallut renvoyer. Le second moyen consistait à attirer en France des charpentiers de la rivière de Gênes. Les consuls de France s'en occupèrent; ils promirent même de faire venir 2 à 3,000 matelots niçards et génois, ce qui était à désirer d'autant plus que l'on voulait enlever cette ressource aux Anglais, qui les employaient en temps de guerre.

Les ouvriers génois exigeaient une paye trop forte, et le petit nombre qu'on en pouvait obtenir n'était pas une ressource. L'administration aurait voulu que les négociants les eussent employés à la place des charpentiers français qu'elle était obligée de leur laisser; les Génois n'auraient pas été mêlés avec les Français dans l'arsenal, et la disparité des salaires n'aurait pas été aperçue. Cet accommodement ne put avoir lieu.

Cependant il fut pris des arrangements pour 90 ouvriers et 1,500 matelots. Ils ne devaient avoir sur les rôles du port et ceux d'armement que la paye ordinaire, et le surplus devait leur être payé sur des états de supplément.

1756. — Les douze vaisseaux furent armés et carénés avec une célérité extraordinaire dans les premiers mois de 1756. La conquête de Minorque, que les Anglais occupaient depuis cinquante ans, avait été résolue et confiée à l'ardeur du duc de Richelieu. M. de la Galissonnière, marin habile, commandait l'escadre. Les bâtiments de transport furent choisis parmi les plus gros navires; les troupes devaient s'embarquer à Toulon; le train, la cavalerie et les bestiaux, à Marseille.

Un pinque anglais, qui avait été retenu à Marseille, quoiqu'il se fît passer pour catalan, s'en était échappé furtivement dans le même moment qu'il en sortait plus de 60 bâtiments de ce convoi, et, se glissant dans la mêlée, vint mouiller dans la grande rade de Toulon, qu'il put quitter après y avoir séjourné deux jours. L'escadre achevait de s'armer, mais aucun bâtiment n'était destiné à faire raisonner les navires entrants.

L'ordre avait été donné de lever tous les gens de mer, sans distinction de classes. Comme les matelots arrivaient avec quelque tiédeur, M. de la Galissonnière proposa d'augmenter leur paye pour parvenir à vaincre leur répugnance. « Ce moyen, dit le ministre, pourra être employé » par la suite; j'ai même examiné plusieurs mémoires qui » m'ont été présentés sur cet objet; mais actuellement les » formalités de l'ordonnance ne permettraient pas de la » rendre publique assez tôt pour que les gens de mer fussent » instruits à temps des avantages qu'on veut leur procurer. » Il vaut mieux leur accorder, comme on a fait une fois, » une prime de 6 livres et même de 12 livres pour ceux qui » seront les plus exacts, et leur promettre des gratifications » au désarmement. »

Indépendamment de cet encouragement, il leur fut accordé la solde entière à dater du jour de leur entrée à bord, dérogeant ainsi, pour la première fois, à l'ordonnance de 1689 (art. 3, titre IV, livre IX), d'après laquelle les équi-

pages n'avaient que la demi-solde, même en rade, jusqu'à la revue du départ. Du reste, si quelques matelots manquaient à l'appel, le ministre permit d'y suppléer par des soldats et des officiers mariniers. Un exemple fut fait sur deux matelots pour intimider les déserteurs; ils furent condamnés aux galères perpétuelles; et, avant de les mettre à la chaîne, on les fit passer à bord de chaque vaisseau, pour y faire amende honorable. Tant de soins cependant furent déployés à la formation des équipages, qu'ils furent complets au moment du départ. L'armement présentait un ensemble satisfaisant et d'un heureux présage, tant sous le rapport de la discipline et de la confiance des hommes que sous celui de l'installation et de la force matérielle. M. de Villeblanche écrivait le 4 avril : « Jamais vaisseaux n'ont été mieux » armés, de l'aveu de la plupart des capitaines et des per» sonnes impartiales. » Ce premier avantage appartenait à la manière de commander et d'agir du général la Galissonnière.

Le maréchal de Richelieu était arrivé à Toulon le 27 mars, et avait pris son domicile sur le vaisseau amiral *le Foudroyant*, avec le duc de Fronsac. L'escadre et la flotte appareillèrent le 9 avril; et, après deux relâches à cause des vents forcés, l'une aux Vignettes, l'autre aux îles d'Hyères, elles mirent à la voile de ce dernier point le 12, et firent route avec un bon vent de nord-est.

Les forces navales étaient ainsi composées [1].

Le Foudroyant,	de 80	De la Galissonnière. Froyer de l'Éguille.
Le Redoutable,	de 74	Villarzel.
La Couronne,	de 74	La Clue.
Le Téméraire,	de 74	Beaumont Le Maître.

[1] Vaisseaux de 80 — 800 hommes.
— 74 — 660 —
— 64 — 440 —
— 50 — 320 —

Le Guerrier,	de 74	Villars de La Brosse.
Le Lion,	de 64	Saint-Aignan.
Le Sage,	de 64	Du Revest.
L'Orphée,	de 64	Reymondis.
Le Content,	de 64	Sabran-Grammont.
Le Triton,	de 64	Mercier.
Le Fier,	de 64	D'Herville.
L'Hippopotame,	de 50	Rochemore.
La Junon,	de 46	Beaussier de la Chaulane.
La Gracieuse,	de 24	Marquisan.
La Topaze,	de 30	Carné-Marcin.
La Nymphe,	de 30	L'Ille-Callian.

En tout 12 vaisseaux, 4 frégates; avec 1 chebec, 6 canonnières et plus de 100 bâtiments de transport, faisant 30,865 tonneaux.

Le soir du départ, 18 bâtiments du convoi se séparèrent dans un coup de vent, et vinrent relâcher sur divers points de la côte. Le commandant de la marine leur donna l'ordre cacheté de se rendre à Palme, où ils se dirigèrent incontinent. La frégate *la Rose* partit le 14, avec quelques autres bâtiments; et, après le premier débarquement à Ciotadella, plusieurs navires retournèrent à Toulon et à Marseille pour prendre de nouveaux bataillons. Les troupes débarquées s'élevèrent à 14,000 hommes.

Le maréchal de Richelieu écrivait, le 28 avril, qu'il était en possession de Mahon et de toute l'île, et qu'il n'attendait que le moment de pouvoir rassembler son artillerie pour ouvrir la tranchée devant le fort Saint-Philippe, où 3,000 hommes de troupes anglaises s'étaient réfugiés. La tranchée fut retardée, parce qu'un des transports qui s'étaient séparés, chargé de mulets, fut le dernier à rejoindre et n'arriva que le 30.

L'escadre française surveillait pour lors les approches de

Minorque, afin d'empêcher que les Anglais ne jetassent du monde dans le fort Saint-Philippe. Voyant l'amiral Byng s'avancer avec un nombreux secours et 14 vaisseaux, le général de la Galissonnière alla à sa rencontre, et le combat s'engagea le 20 mai entre les deux escadres. La bonne contenance des vaisseaux français et la manière dont leur artillerie fut servie leur assurèrent le champ de bataille. Le général anglais ne remplit point le but de son expédition, et ramena à Gibraltar ses vaisseaux maltraités. Le malheureux Byng, de retour en Angleterre, paya de sa tête le désappointement que la cour de Londres éprouva de cet échec.

Après le combat, la frégate *la Junon* apporta à Toulon les blessés français, au nombre de 93. L'escadre anglaise en avait débarqué 300 sur la route à Malaga.

La bataille du 20 mai avait été précédée d'un combat particulier, dans les premiers jours d'avril, à la hauteur du cap de Gatte, entre le chebec *l'Indiscret*, prêté pour la course, et une frégate anglaise de 32 canons. Le capitaine Jean, commandant le chebec, alla droit à l'abordage; et, comme il s'approchait de la frégate, elle lui lâcha sa bordée, qui tua 28 hommes, parmi lesquels 5 officiers, et en laissa blessés 14. Malgré cette perte, il voulut toujours aborder; mais le reste de son équipage refusant son aide et menaçant de se rendre, il saisit une mèche pour mettre le feu à la sainte-barbe et faire sauter le bâtiment. L'équipage se jeta sur lui afin de l'en empêcher. Toutefois, revenus du premier mouvement, on résolut de le sauver à la rame; et le chebec alla mouiller à Malaga, où le capitaine fit mettre en prison une partie de l'équipage.

Cependant le général de la Galissonnière continuait sa croisière autour de Minorque, et recevait de Toulon des vivres de prolongation. Depuis son départ, de nouveaux ordres avaient été donnés dans les quartiers pour lever tous les officiers mariniers, matelots et ouvriers; mais il n'en

arrivait guère. On ne put équiper que difficilement *la Pléiade*, que l'on voulait armer, ainsi que 2 chebecs et 2 galères. Des 1,500 matelots génois, il n'en était arrivé, avant la sortie de l'escadre, que 11, et il n'en vint ensuite qu'environ 300, tant bons que mauvais, parmi lesquels étaient des gens ramassés sur les quais, qu'on fut obligé de renvoyer.

D'un autre côté, le maréchal d'Ossun, ambassadeur à Naples, sachant indirectement les besoins du port, et sans s'entendre avec lui, avait envoyé à tort et à travers cent cinquante ouvriers de toutes professions, tandis qu'on ne désirait que des charpentiers. Il leur avait promis des payes trop considérables, qu'on fut obligé de leur donner, et l'intendant avait peur que cela ne dégoûtât les Génois, qui avaient moins [1]. Mais en général tous ces étrangers n'apportaient qu'une très-mauvaise volonté, et l'on n'en tira presque aucun service.

On avait reçu les ordres du ministre pour l'armement immédiat des cinq vaisseaux restants : *l'Hector*, *l'Achille*, *le Vaillant*, *l'Hercule* et *l'Oriflamme*. Il y fut travaillé de toute main, jour et nuit. Un sixième vaisseau, *le Ferme*, n'était plus compté pour être armé. Un conseil de construction l'avait jugé innavigable, attendu son manque de liaison, et il fut destiné à faire un ponton.

Mais le défaut de matelots n'était pas le seul obstacle pour l'armement des cinq vaisseaux : on n'avait d'artillerie que pour en compléter un seul. Des officiers furent envoyés tout de suite dans les places de guerre, les forts et les batteries de la côte, dans le Roussillon, le Languedoc et la Provence, pour arrêter et expédier à Toulon tous les canons dont on au-

[1] Les ouvriers Napolitains avaient 88 fr. par mois, tandis que les Génois avaient :

Les maîtres,	73 fr.	10 sous.
Les demi-maîtres ou compagnons,	36 »	15
Les garçons,	18 »	

rait besoin pour les vaisseaux. M. de Missiessy, directeur de l'artillerie, remplit une de ces missions, et trouva quelques ressources. Quant aux ancres, câbles et objets d'approvisionnement, il ne fut destiné aux cinq vaisseaux que le strict nécessaire, parce que lès autres vaisseaux de l'escadre qui étaient abondamment pourvus les auraient aidés au besoin.

Le port se flattait cependant de pouvoir compléter les équipages de *l'Achille* et de *l'Hector*. Un mois de gratification fut promis aux matelots qui se présenteraient; mais la principale ressource provint de l'arrivée des frégates *la Topaze* et *la Nymphe*, dont les équipages furent enlevés.

Les cinq vaisseaux devaient aller rejoindre l'escadre séparément. *L'Achille* appareilla le 29 juin; *l'Hector*, deux jours après. Le ministre avait compté qu'ils seraient partis plus tôt, et se plaignit que les capitaines aimaient trop leurs aises, surtout en pareille circonstance, parce que les emménagements qu'ils avaient fait achever avaient retardé leur départ.

A mesure qu'on carénait *l'Hercule*, on aperçut de la pourriture. Un conseil de construction assemblé jugea que le vaisseau était hors d'état de suivre sa destination. On se rejeta avec plus d'activité sur *le Vaillant* et *l'Oriflamme;* on réarma *la Topaze* et *la Nymphe;* huit cents matelots arrivèrent de Bordeaux et de la Guyenne.

La situation de *l'Hercule* fâcha le ministre, qui avait promis au roi un supplément de cinq vaisseaux. Il accusa d'incapacité ou d'ignorance ceux qui avaient fait la visite de ce bâtiment. « *L'Hercule*, dit-il, a été construit à Brest en » même temps que *le Protée*, sur des cales attenantes, par » le même constructeur, avec les mêmes bois. *Le Protée* est » à Saint-Domingue dans l'escadre de M. Perrier, où il fait » une campagne plus rude que celle à laquelle *l'Hercule* était » destiné. Je ne sais que penser sur cela, sinon que l'on aura » mal entretenu *l'Hercule* à Toulon, ou que, dans ce port, » l'on est dans une prévention déplacée contre les vaisseaux

» qui n'y ont pas été construits.... » M. de Villeblanche justifia le port, en répondant au ministre que *l'Hercule* avait été radoubé à Toulon en 1753 et en 1755, et que par conséquent il n'avait pas été négligé.

Dans l'impossibilité d'armer ce vaisseau, on était sur le point de lui substituer *le Solide*, qui servait d'amiral, et dont les membrures étaient bonnes; mais on y renonça, vu son arcure et ses mauvaises qualités. Enfin on se détermina à faire travailler à toute force à *l'Océan*, de 80, qui venait d'être mis à l'eau.

L'Océan avait été lancé le 20 juin avec beaucoup de peine; il s'arrêta trois fois. Le vaisseau paraissait dévier considérablement sur bâbord; les leviers furent longtemps sans effet, et il ne put être à la mer qu'à dix heures du soir. L'effort qu'il fit, lorsque son arrière abandonna le chantier, fut si considérable qu'il rompit les anguilles et enleva divers éclats de l'étambot, et de la quille jusqu'à découvrir le tenon. Quelques virures de bordages avaient en outre largué d'un pouce, de sorte que le vaisseau faisait beaucoup d'eau. Les voies d'eau furent incontinent bouchées avec du suif; mais cette précaution pouvant n'être pas suffisante, on mit une toile qui embrassa l'arrière du vaisseau avec toute la précision possible, et dans laquelle on insinua de l'étoupe, de la sciure de bois, du goëmon et d'autres matières que l'eau, en entrant, devait attirer avec elle pour boucher les moindres intervalles. En effet, le vaisseau fut parfaitement étanché. Cet accident augmenta le mécontentement du ministre, de ce qu'on avait lancé *l'Océan* dans une circonstance qui exigeait tous les bras du port pour le nouvel armement. Il trouva qu'une journée entière avait été perdue pour concourir aux remèdes qu'exigeait le vaisseau.

Aussitôt après l'ordre donné de l'armer, il fut viré en quille, et son avarie fut réparée. Cependant *le Vaillant* et *l'Oriflamme* étaient prêts à appareiller au commencement

de juillet; mais ils attendirent l'escadre qui allait rentrer à Toulon, et y ramenait le maréchal de Richelieu.

Après deux mois de siége, la citadelle de Saint-Philippe ne paraissait pas affaiblie, à cause de la force de sa position; elle était d'ailleurs trop bien approvisionnée en munitions de guerre et de bouche pour qu'on eût l'espoir de la réduire autrement que par la force des armes. Le maréchal, se reposant sur la bravoure de ses troupes, ordonna un assaut; il fut exécuté si vigoureusement que le fort, près de succomber, capitula le 28 juin.

L'escadre quitta Mahon le 7 juillet, elle arriva le 16 à Toulon. Le maréchal de Richelieu, en débarquant, fut salué de la voix, et successivement du canon de tous les vaisseaux. Il mit pied à terre à l'hôtel de ville, où les consuls avaient fait dresser un arc de triomphe, et où un peuple innombrable l'attendait sur le quai.

Les réjouissances que le gouvernement commanda dans toute la France pour la conquête de Minorque furent célébrées à Toulon avec le sentiment d'y avoir participé. Le *Te Deum* fut chanté à bord du vaisseau *le Foudroyant*, et toute l'escadre tira le canon.

Mahon fut destiné à être un département maritime. De Villarzel, chef d'escadre, y fut nommé commandant, Dasque, ordonnateur, et Truguet, capitaine de port. Le vaisseau *l'Hercule*, jugé bon pour aller y servir d'amiral, y transporta dans le mois de novembre trois compagnies de la marine, et tous les officiers et entretenus nécessaires pour l'établissement du port. L'on y fit passer dans la suite, autant qu'on en eut les moyens, des approvisionnements et des munitions navales.

L'escadre en arrivant resta armée, et il fut travaillé avec la plus grande activité à ses besoins. Le 26 août elle était de nouveau en grande rade et prête à sortir, forte de 16 vaisseaux, 6 frégates et 2 brûlots. Mais l'absence des matelots arrêta peu à peu son départ. Un grand nombre de ceux qui, au retour,

avaient reçu des congés limités n'étaient pas rentrés, et ceux qui restaient embarqués trouvaient, quoique les vaisseaux fussent en grande rade, mille facilités pour s'échapper. L'intendant faisait à chaque instant des efforts pour fournir du monde. Il écrivait le 19 septembre qu'il allait tâcher de compléter les équipages pour la troisième fois. L'amiral brûlait alors de sortir, ayant eu avis de la présence devant Minorque d'une escadre anglaise de 20 vaisseaux et 3 frégates.

Mais la mauvaise santé de M. de la Galissonnière le força d'abandonner son commandement. Il se mit en route pour Paris le 3 octobre, dans une situation très-fâcheuse, dont on appréhendait déjà les suites. Attaqué d'hydropisie, il s'arrêta à Aix pour essuyer une ponction à laquelle il ne survécut guère. Il mourut à Nemours le 26 octobre, n'ayant pu atteindre Paris.

La France perdit trop tôt ce marin distingué, qui aurait peut-être donné une autre direction à la suprématie des mers si sa patrie l'eût secondé. Les écrivains qui exaltèrent le triomphe de Mahon, ne l'apercevant plus, le louèrent à peine. L'histoire a été trop silencieuse envers l'amiral auquel est due la seule disgrâce que l'Angleterre ait eue pendant un siècle.

Le commandement de l'escadre passa, après lui, à M. de Massiac, commandant de la marine, qui venait d'être fait lieutenant général pour la part qu'il avait prise à la promptitude de l'expédition. Mais il ne le garda pas longtemps, puisque le 1er novembre l'escadre reçut l'ordre de désarmer. Plus de la moitié des matelots, dégoûtés du séjour de la rade, avaient déserté. Les vaisseaux rentrèrent successivement dans le port, à l'exception de ceux nouvellement armés, qui, avec *l'Océan*, formaient une division de cinq vaisseaux, savoir :

L'Océan,	*L'Achille*,
L'Hector,	*Le Vaillant*

et *l'Oriflamme*.

Ils étaient sous le commandement de M. Laclue, qui devait croiser de Toulon à Mahon, et de Mahon en Corse, mais qui n'alla jamais qu'aux îles d'Hyères.

L'île de Corse avait excité derechef l'attention de la France. De nouveaux troubles avaient déterminé les Génois à demander encore son intervention. Le marquis de Castries y conduisit 3,600 hommes, qui partirent d'Antibes le 29 octobre, sous l'escorte des frégates *la Junon*, *la Gracieuse*, *la Topaze*, et de deux chebecs. La France crut avoir intérêt à occuper cette île, pour empêcher que les Anglais n'y fissent des établissements. Cependant M. de Massiac écrivait : « Je ne vois aucun objet qui puisse attirer les Anglais en » Corse. Il n'y a pas un seul port utile à la retraite des » vaisseaux; ils courraient des risques dans le golfe d'Ajaccio; » le mouillage de Saint-Florent n'est pas bon, et Calvi ne peut » les contenir. Les ports de cette île ne sont propres qu'aux » petits bâtiments. Les Anglais les connaissent parfaitement, » et ne les ont jamais désirés. » M. de Massiac se montrait trop dédaigneux de l'utilité maritime de cette île.

M. de Villeblanche, octogénaire, n'avait pu résister à la fatigue des opérations du port. Il avait remis les rênes de l'administration à M. Michel, commissaire général. Cependant, malgré les défenses du médecin, qui lui ordonnait le repos et la tranquillité d'esprit, il brûlait du désir de prendre connaissance des affaires. Il fut admis enfin à la retraite, avec une pension de 7,000 livres sur la caisse des invalides, et une de 6,000 livres sur le trésor royal, récompense honorable pour un magistrat qui comptait 63 ans au service, et qui, comme il le disait lui-même, était plus pauvre lorsqu'il en sortit que lorsqu'il y était entré [1]. Il mourut le 10 août 1759.

1757. — Les douze vaisseaux qui désarmèrent devaient être réarmés au printemps de 1757, pour former, avec les

[1] Il avait même aliéné 40,000 livres des biens de sa femme pour se soutenir décemment.

cinq, une escadre de dix-sept vaisseaux, qu'on espérait porter à dix-neuf, si *le Souverain* et *le Centaure* étaient prêts. Mais ce projet ne put se réaliser, d'autres combinaisons furent adoptées, et l'on en vint encore, comme dans la guerre précédente, au morcellement des escadres. Il y aurait eu sans doute beaucoup d'obstacles pour équiper tous les vaisseaux à la fois, et même pour trouver toute leur artillerie avant le printemps; mais ce qui manquait le plus, c'était un général qui pût être chargé du commandement d'une armée navale.

La course ayant été permise, il partit un assez grand nombre de corsaires des ports de la Méditerranée. Le port de Toulon prêta le vaisseau *l'Hippopotame*, les chebecs *l'Indiscret, le Serpent,* deux demi-galères, la flûte *la Loire* et la barque *l'Hirondelle,* qui fut particulièrement demandée par la chambre de Marseille pour la protection du commerce du Levant. Dans le cours de la guerre, les opérations de la course furent suspendues de temps à autre, principalement au moment des levées. Cependant plusieurs prises furent amenées dans les ports. Il entra à Marseille seulement, en 1757, quarante prises anglaises; il en était entré vingt-cinq en 1756. Pendant les guerres précédentes, les capteurs étaient empressés de renvoyer les prisonniers, parce qu'ils étaient nourris sur le produit des prises, mais il leur fut recommandé de les garder, autant que possible, pour être compris dans les cartels. Ces échanges se firent assez exactement dans le commencement de la guerre. Il en était tenu une balance, d'après laquelle les Français s'étaient d'abord trouvés en avance avec les commissaires anglais.

Les officiers de la marine faisaient alors des instances pour avoir un uniforme. Bien différents de leurs devanciers du règne de Louis XIV, qui rejetaient tout uniforme obligatoire comme une livrée, ils sentirent qu'il pouvait y avoir une distinction à le porter. Ils avaient pris, pour la plupart, ceux

de l'infanterie et de l'artillerie. Un règlement du mois d'octobre leur en assigna un, sans cependant les y obliger. C'était l'habit bleu de roi, la veste, la culotte et les bas rouges. Le projet était de donner le même uniforme aux troupes de la marine.

M. Peyrenne de Moras arriva au ministère de la marine le 10 février 1757. Il maintint l'ordre qui avait déjà été donné de distraire quatre des vaisseaux de M. Laclue, pour leur donner une destination particulière. Ils rentrèrent dans le port et furent carénés de nouveau. *L'Oriflamme*, qui ne pouvait porter assez de vivres, fut remplacé par un autre vaisseau, et cette nouvelle division, placée sous le commandement de M. du Revest et composée des vaisseaux

L'Hector,	de 74
Le Vaillant,	de 64
L'Achille,	
Le Sage,	

mit à la voile de Toulon le 18 mars, pourvue de sept mois de vivres. Les instructions annonçant sa destination, tenue secrète, ne lui furent remises qu'à quarante lieues en mer, par la frégate *la Pléiade*, détachée du port à cet effet ; mais les gazettes étaient dans ce même moment assez bien informées pour l'annoncer.

L'escadre rencontra au détroit de Gibraltar trois vaisseaux et deux frégates anglais, qui ne l'empêchèrent point de passer. Elle alla à l'île Royale, où elle essuya la maladie épidémique connue plus tard sous le nom de fièvre jaune, qui fit de grands ravages parmi ses officiers et ses équipages. M. du Revest y succomba à son retour. L'escadre avait désarmé à Brest, à la fin de 1757, s'étant jointe en mer à celle de M. Dubois de la Motte, du même port.

Quatre vaisseaux, *le Guerrier*, *le Redoutable*, *le Lion* et *le Content*, furent mis en rade presque sans équipage, pour

remplacer ceux qui avaient été retirés de M. Laclue, dont le pavillon était toujours sur *l'Océan*.

Le ministre ordonna d'armer quelques autres vaisseaux, mais il y avait à craindre que les levées des matelots ne pussent être remplies. Les désarmements de l'année précédente n'avaient pas été payés, et encore moins les gratifications promises, ce qui donnait de la mauvaise volonté aux marins et des prétextes pour s'absenter. Le département de Marseille, qui faisait la principale ressource, se trouvait épuisé, tant par le nombre des corsaires qui y avaient été armés que par les expéditions qui y avaient été faites pour les colonies, dont le commerce avait pris de l'étendue dans la paix, et pour le Levant, où il était en ce moment plus considérable que dans la paix même. Marseille était le seul des ports français de la Méditerranée qui eût le privilége de commercer avec les colonies. La communauté de Toulon demanda que la liberté de ce commerce fût accordée à la ville, offrant d'établir un nouveau port pour les marchands, ce qui devait rendre la vieille darse entièrement libre pour les vaisseaux de guerre (*mai* 1757). Le désir de la communauté fut accueilli en janvier 1758; il lui fut accordé d'armer jusqu'à concurrence de huit navires pour l'Amérique.

Le port vint pourtant à bout d'équiper trois vaisseaux, qui, réunis à quatre frégates, formèrent une escadre sous le commandement de M. Sabran-Grammont.

Ce furent :

Le Trident,	*La Minerve*,
L'Orphée,	*La Gracieuse*,
Le Fier,	*La Pléiade*

et *la Topaze*.

Cette escadre partit le 5 juin, et se dirigea dans le Levant, où elle eut la mission de protéger le commerce français. A son retour, elle fut bloquée quelque temps à Malte, et elle réussit

enfin à rentrer heureusement à Toulon, le 10 janvier 1758.

Les deux galères *la Brave* et *la Duchesse*, armées pour la foire de Beaucaire, s'emparèrent, sur la côte de Languedoc, d'un corsaire anglais de 12 canons et 108 hommes d'équipage.

Le prince de Maroc donna cette année un exemple de libéralité qui étonna la France, et pouvait presque lui faire honte. Il renvoya dix chrétiens français ses esclaves, et demanda en échange un même nombre de Maures de ses États. Il proposa même de rendre à l'avenir tous les esclaves français, si on lui rendait tous les siens. Des ordres furent aussitôt donnés pour rechercher et détacher de la chaîne les Maures des États du Maroc. Tous les Turcs, en pareil cas, se disaient des États dont on faisait la recherche, car leur origine était souvent mal indiquée sur les rôles, et on ne pouvait se fier, la plupart du temps, qu'à leurs déclarations quand on écrivait leur signalement. En cette circonstance, on ne trouva qu'un petit nombre de Maures de Maroc.

Les deux galères qui venaient de sortir n'auraient pu être armées sans un emprunt de 60,000 livres fait à la communauté de Toulon. La force des circonstances ne permit de rembourser cet emprunt que plusieurs années après. La pénurie des finances était extrême. Les employés de toutes les classes gémissaient sous un arriéré qui s'accumulait tous les jours. Le retard des payements avait pensé occasionner une émeute de la part des ouvriers étrangers, que l'on ne ramena au travail qu'avec beaucoup de peine, et qu'on fut bien aise de renvoyer bientôt chez eux, à la fin de leurs engagements. L'intendant ouvrit un emprunt à la chambre de commerce de Marseille, pour donner quelques à-compte aux salariés. Il tenait à cacher au public la connaissance de cet emprunt; mais il n'était pas possible d'en faire mystère; il obtint 300,000 livres, avec lesquelles il paya trois mois aux ouvriers et six mois aux entretenus, qui étaient plus arriérés. La chambre de commerce

de Marseille n'avait cessé de prêter depuis l'expédition de 1756, à laquelle elle avait contribué. Elle était, en 1758, en avance de plus de 4 millions.

Depuis l'achèvement du *Souverain* et du *Centaure*, il avait été mis sur le chantier *le Fantasque*, *le Modeste*, de 64, et *le Protecteur*, de 74. L'administration avait réussi à réunir à la fin de 1757 340,000 pieds cubes de bois de chêne. Le ministre était satisfait de cet approvisionnement, qui se maintint, malgré les constructions, pendant plusieurs mois; et cependant les arrivages d'Italie étaient souvent suspendus, et quelques fournisseurs manquèrent de parole, entre autres un nommé Vincenti, qui avait passé un traité en octobre 1756 pour une fourniture de bois de Corse, et avait reçu une avance de 50,000 livres. Il fut traversé dans son entreprise par les autorités génoises du pays, et malgré les promesses faites par le Sénat de Gênes de le protéger, il absorba inutilement toutes ses avances.

Cette meilleure situation de l'approvisionnement en bois fit désirer au ministre de construire deux vaisseaux à trois ponts, dont il dicta déjà les noms; mais on n'osa les entreprendre avant d'avoir raffermi les chantiers, qu'on résolut d'établir en maçonnerie; et l'on se borna à construire *l'Altier*, de 64, qui fut terminé après les autres, en 1760.

Une frégate que la chambre de commerce de Marseille faisait construire sur les chantiers marchands à Toulon fut achetée par la marine pour 125,000 livres et nommée *la Chimère*.

Cependant quatorze vaisseaux anglais se présentèrent tour à tour devant Mahon et devant Toulon. Deux d'entre eux poursuivirent la frégate *la Nymphe*, qui se réfugia sous le canon d'une forteresse de l'île de Minorque, où elle fut obligée de se brûler, pour éviter d'être enlevée. Un autre accident était arrivé à la frégate *la Junon* : elle avait échoué aux atterrages de cette île, et, ayant pu se relever, elle entra à Mahon, où, ayant été jugée innavigable, elle fut vendue quel-

que temps après. M. de Moras témoigna de l'humeur de la perte de ces bâtiments et parut mécontent de leurs capitaines, dont M. de Massiac s'efforça de justifier la conduite.

L'escadre anglaise fit une descente à Bormes pour l'enlèvement de quelques bestiaux. La crainte se répandit qu'elle n'eût des projets contre Toulon ou contre Marseille. Cette appréhension dura assez longtemps, et des efforts furent faits pour armer les batteries le mieux qu'il fut possible.

Le ministre ordonna, au commencement du mois d'août, de mettre promptement en état de sortir les cinq vaisseaux que l'on tenait en rade sous le commandement de M. Laclue, et auxquels fut joint le vaisseau *l'Hippopotame*. Le projet avait été d'expédier cette escadre de Mahon, où elle serait allée pour achever de s'installer; mais il valut mieux qu'elle sortît toute prête de Toulon.

Il restait dans le port huit autres vaisseaux que le ministre voulait préparer. Il y avait suffisamment en vivres et en munitions, mais il manquait plus de 200 canons, et surtout on ne devait pas fonder une grande espérance sur les gens de mer pour ces armements. D'ailleurs, presque tous ces vaisseaux avaient quelque besoin; et comme *le Lion*, qui était en rade, était ramené dans le port pour des réparations, il fut fait une visite de tous les vaisseaux, l'un après l'autre, pour en trouver un susceptible de le remplacer promptement; ils étaient tous en plus mauvais état que *le Lion*, et le port se détermina à choisir *le Centaure*, qui venait d'être mis à l'eau. M. de Glandevès et M. de Massiac représentaient alors insidieusement au ministre qu'on l'avait trompé sur la situation des vaisseaux; ce qui était un acte d'hostilité, et manquait d'exactitude; car, malgré la souffrance des ouvriers, la plus grande activité régnait dans l'arsenal. Tous les vaisseaux avaient été armés l'année précédente, presque tous réarmés dans l'année courante, et ceux qui restaient dans le port et qui étaient l'objet du reproche le furent avant la fin de l'année. D'ail-

leurs, l'intendant, dans sa correspondance, ne cachait rien au ministre de leur véritable état.

Mais il y avait alors dans la marine une jalousie extrême et une grande division entre les militaires et les civils, qu'on désignait sous les noms d'officiers d'épée et de plume. Ce dernier état était tombé en déconsidération vis-à-vis de l'autre. Il y avait eu sans doute quelque faute dans ceux qui le professaient; mais cette faute consistait moins dans un défaut d'accomplissement de leurs devoirs au service que dans l'imprudence qu'ils avaient eue de blesser l'amour-propre des officiers d'épée. Sortis la plupart des classes bourgeoises ou roturières, il semblait qu'ils eussent tort d'aspirer à quelques honneurs ou prérogatives. Les faibles distinctions dont ils étaient en possession depuis longtemps leur étaient disputées; à plus forte raison s'éleva-t-on contre la coutume que les écrivains et après eux les officiers de santé adoptèrent, par mode ou fanfaronnade, de porter l'épée. Cette épée était souvent tirée : des disputes, des voies de fait éclataient entre les deux classes, au spectacle et dans les sociétés où l'on se rencontrait. Les gardes de la marine surtout n'étaient point contenus, et ces différends donnaient lieu à des plaintes rapportées de diverses façons, dans lesquelles le ministre ménageait extrêmement les officiers militaires. Les germes de la discorde étaient tellement répandus, qu'ils ne s'affaiblissaient point dans les affaires de service. Les officiers d'épée voyaient avec peine les officiers de plume partager leur influence dans l'arsenal, et avoir une égale voix dans les commissions et dans les opérations où ils avaient des rapports ensemble. Il faut dire aussi que les officiers militaires venaient de passer, depuis 1708, dans les loisirs d'une longue paix, interrompue seulement par les cinq ans de la guerre de 1744. Ils avaient été dans les ports simples spectateurs, tandis que les travaux et l'activité, et par conséquent le pouvoir, étaient alors le partage du corps administratif. Ce rôle de repos était devenu

un rôle de critique; mais, restant pour ainsi dire secondaire, il ne convenait point à plusieurs esprits actifs qui s'élevaient parmi eux. Depuis quelques années, ils ambitionnaient de pouvoir agir, dans la paix comme dans la guerre, et voulaient à la fois rechercher toutes les occupations et toutes les satisfactions d'amour-propre. De plus grandes connaissances s'étaient répandues dans le corps militaire. Beaucoup d'officiers aimaient l'instruction; l'académie de Brest excitait leur émulation, et généralement ils étaient supérieurs par les lumières à la plupart des administrateurs. Mais ils en abusaient en cherchant à les abaisser et à empiéter sur eux, en se mêlant de leurs fonctions, en s'en emparant ensuite, et voulant se passer d'eux, même dans les affaires les plus administratives.

Les chefs, lancés eux-mêmes dans cet esprit de corps, prenaient parti pour leurs subordonnés. Le chevalier de Fabry, major de la marine, était attentif à saisir toutes les occasions où l'influence militaire pouvait gagner du terrain. Il s'était distingué au combat de la Galissonnière, et en quelques autres occasions où il avait fallu de la représentation. Homme à projets, jeune, plein d'ardeur, il s'était emparé de l'esprit des derniers commandants de la marine, qui avaient eu en lui toute confiance. Une vive dispute s'engagea, parce que M. de Fabry avait fait afficher deux consignes à la maison qui servait d'hôpital à la marine, malgré les ordonnances qui attribuaient exclusivement la police des hôpitaux à l'intendant. Ces consignes détruisaient une police établie par l'administration; mais elles choquaient davantage, en ce qu'elles étaient empreintes du mépris que le militaire voulait inspirer contre les officiers civils. Dans le même temps, on essayait d'ôter à l'intendant la police des chiourmes. Les recettes et les opérations intérieures de l'arsenal étaient surchargées de la présence des officiers militaires, qui affectaient d'y prendre part.

M. Michel, ordonnateur, intendant par intérim, mettait de son côté de la chaleur à repousser ce qu'il appelait les violences des officiers d'épée, qui, disait-il souvent, ne connaissent et ne veulent suivre les ordonnances et les lettres du ministre que lorsqu'elles leur sont favorables. Il s'anima surtout lorsqu'un officier du vaisseau *le Lion* eut fait tirer à balle sur un canot qui allait mettre à terre l'écrivain. Les principaux officiers de la marine ne purent s'empêcher d'être indignés à l'instant d'un acte qui dépassait toute violence; mais leurs rapports au ministre atténuèrent les torts de l'officier, à qui ils dirent qu'il n'avait rien à craindre. Le commandant de la marine affecta de garder la neutralité dans cette affaire; mais quand le ministre eut ordonné le débarquement à la fois du lieutenant de vaisseau et de l'écrivain, M. Massiac fut entraîné à représenter que l'officier était puni pour avoir fait son devoir, et confondu avec le coupable; qu'il ne fallait plus s'attendre à être obéi ni à maintenir l'ordre, et qu'il y avait eu violation de la consigne. En revenant sur cette dernière circonstance, il reproduisait un prétexte avancé pour justifier l'officier, et que les premières explications avaient détruit, puisque, de l'aveu même de M. Laclue, qui n'était pas suspect, cette prétendue consigne, qu'on lui attribuait parce qu'il commandait l'escadre, n'existait pas. L'écrivain était en règle, et la violence avait été tout à fait arbitraire et capricieuse.

A travers toutes ces discussions, l'armement de M. Laclue se faisait lentement, par le petit nombre de matelots qui arrivaient et par la grande facilité qu'ils avaient de descendre à terre, malgré les représentations que l'intendant ne cessait de faire. Ce qui ralentissait encore les matelots, c'est un bruit qui avait couru que l'escadre ne partirait point, parce qu'elle n'était pas assez en forces pour les Anglais répandus dans la Méditerranée, bruit que les officiers eux-mêmes avaient eu la maladresse de répandre dans leurs discours. En même

temps, les officiers, s'occupant davantage de faire quelques pacotilles, ne restaient point à leur bord pour contenir les matelots. Au moment du départ, lorsque dans les quartiers on usait de toute la rigueur possible pour les obliger de se rendre et qu'on les faisait arriver à Toulon enchaînés, on leur délivrait en rade des permissions de venir à terre et des congés. Les matelots, sans subordination, sans discipline, méprisés et maltraités à bord, se débandaient continuellement, et l'escadre n'était jamais complète. On a ouï dire à d'anciens marins de ce temps que leur dégoût s'accroissait par la persuasion où ils étaient qu'ils allaient se battre sans honneur, sans espoir de vaincre, et avec la certitude d'être massacrés, étant, disaient-ils, trahis et vendus par la Pompadour; c'est un témoignage qu'on peut citer du peu d'estime que les basses classes mêmes professaient pour les mœurs royales. C'était aussi le temps où les services à Versailles auprès des favoris et des favorites, comme on le disait alors, valaient mieux que ceux qui étaient rendus dans les ports.

Ce désordre dans la formation des équipages amenait de la confusion dans la tenue des rôles et dans l'enregistrement des payements, qu'on ne put pas toujours bien éclaircir par le mauvais sort des vaisseaux. Cette faute était commune, au reste, à tous les ports; des gens débarqués ou désertés étaient portés pour toute la campagne. La coutume était même de comprendre toujours pour la solde et les vivres les hommes qui allaient à l'hôpital, ce qui fut rigoureusement défendu trois ans plus tard, lorsque l'administration entreprit de mettre de l'ordre dans ces rôles.

Cependant, après avoir mis en usage tous les moyens praticables, les vaisseaux avaient plus de marins que les règlements n'en accordaient; mais M. de Laclue voulait un supplément qui avait été accordé à M. de la Galissonnière, et ne voulait pas partir sans l'avoir. On lui donna des soldats de marine en supplément; on fit des battues sur les bateaux

pêcheurs de la côte; on enleva à Marseille des matelots de toutes les nations, dont plus de la moitié fut renvoyée sur les réclamations des consuls. Il ne demandait plus que quinze hommes, quoiqu'il en eût plus de deux cents en sus du complet, et il persistait à ne pas partir sans avoir ce dernier complément. Enfin, M. Massiac, qui n'attendait plus que le départ de l'escadre pour se rendre à Paris, donna ordre au vaisseau *l'Oriflamme*, qu'on commençait d'équiper pour une nouvelle escadre, et qu'il désarma exprès, de lui remettre cinquante hommes de son équipage.

M. de Laclue partit le 7 novembre, et alla mouiller aux îles d'Hyères, d'où il appareilla le lendemain avec les vaisseaux :

L'Océan,	de 80
Le Guerrier,	— 74
Le Redoutable,	— id.
Le Centaure,	— id.
Le Content,	— 64
et *l'Hippopotame*,	— 50

On espérait qu'il aurait bientôt passé le détroit, mais l'avis qu'il reçut que le passage était gardé par des forces anglaises le détermina à relâcher à Carthagène.

Depuis son départ de Toulon, on préparait avec toute la vivacité possible une autre escadre d'un pareil nombre de vaisseaux, sous le commandement de M. Duquesne; mais, comme il était absolument impossible de rassembler un nombre suffisant d'équipages, elle fut partagée en deux divisions. Celle qui fut armée la première fut composée des vaisseaux :

Le Souverain,	de 74
Le Lion,	de 64

et de la frégate *l'Oiseau*,

et commandée par M. de Motheux.

Le relâchement dans la police et la discipline était si grand, que ses équipages furent complétés quatre fois. Souvent 200 hommes manquaient du jour au lendemain. S'il faut en croire l'intendant, lorsqu'on venait annoncer au bureau des armements le départ différé par toutes ces absences, on voyait une secrète joie, comme si cet ambarras devait porter coup à l'administration, et qu'elle dût en être responsable. Il est vrai qu'on insinuait au ministre que les matelots manquaient parce qu'un grand nombre étaient exemptés par protection, ou destinés aux batteries, aux canots, et à des usages particuliers. M. Michel, intéressé à se défendre, répondit, et prouva que les levées n'avaient épargné personne; que le nombre des canotiers et des hommes employés aux batteries était réduit autant que possible, malgré les demandes que faisaient les officiers eux-mêmes pour l'augmenter. A l'égard des matelots employés à des usages particuliers : « Il est pos- » sible, dit-il, que les officiers des batteries fassent jeter » quelquefois des filets autour de leur poste. C'est un usage » si universellement reçu et toléré dans les vaisseaux, que les » premiers matelots que l'on y destine sont ordinairement » employés par les capitaines à la pêche, même avant qu'ils » sortent du port. » Après ces premières observations, l'intendant ajoutait avec chaleur :

22 *janvier* 1758. — « Il peut bien se faire que les personnes » les plus coupables du retard des vaisseaux aient cru le rapport » qu'ils vous ont fait propre à couvrir leur faute; car je ne » dois pas vous cacher que, si les capitaines et les officiers don- » naient eux-mêmes l'exemple, en restant assidus dans leur » bord, s'ils ne donnaient aucune permission d'aller à terre à » leur équipage, et s'ils châtiaient les soldats factionnaires ou » les sergents qui, pour de l'argent, favorisent la sortie des » matelots, les dispositions que le roi ordonne ne seraient ja- » mais différées, et il ne se rencontrerait aucun obstacle dans » la promptitude qu'exige son service. Rien ne vous le démon-

» trera mieux que l'extrait que je vous envoie de tous les gens
» de mer qui ont été donnés, tant aux vaisseaux de M. de
» Laclue qu'à ceux de M. de Motheux. Les excédants qui en
» résultent prouvent que ces équipages ont été complétés plu-
» sieurs fois. Si néanmoins il s'est trouvé des vides, c'est
» qu'on laissait échapper vingt matelots quand il en entrait
» dix; et lorsque je me suis plaint de cette mauvaise façon
» de garder les équipages, pour prouver l'impossibilité où
» l'on était de faire mieux, on m'a donné pour raison que les
» matelots s'en allaient à la nage. Il est vrai que l'on m'a
» avoué de bonne foi qu'on ne tirait pas sur eux pour les en
» empêcher, quoiqu'on tire quelquefois sur les écrivains. Il est
» impossible que les officiers qui sont sous mes ordres puis-
» sent trouver aucun remède à un pareil relâchement; mais
» ce qui vous paraîtra extraordinaire, monseigneur, c'est que
» le commissaire des armements parvient à contenir les mate-
» lots qu'il met en dépôt dans le vaisseau amiral, à mesure
» qu'ils arrivent, quoique son autorité n'y soit que précaire,
» et que les capitaines ou les officiers qui commandent à bord
» pendant leur absence ne sachent pas contenir les leurs,
» quoique leur pouvoir y soit absolu, qu'ils y aient un quart
» en soldats et des officiers en grand nombre. Je n'ignore pas
» tout ce que l'on avance aux commandants pour rejeter la
» faute sur le port et chercher à s'excuser; on leur en impose
» facilement, et ils vous font part des erreurs dont ils sont
» imbus. Si je leur dis qu'on les trompe, ils me répondent
» que cela ne se peut pas, que l'on n'oserait; et, pour ne pas
» amener des discussions trop souvent répétées, je me tais et
» les laisse dans leurs préjugés. On m'a mandé cependant plu-
» sieurs fois, des quartiers des classes même les plus éloi-
» gnées, que les matelots fuyards que l'on y arrêtait avaient
» la plupart des permissions des officiers et même des maîtres.
» Lorsque j'en ai fait part à M. de Laclue, il criait à la ca-
» lomnie.

» C'est avec douleur que je vois tout ce désordre et l'er-» reur des commandants qui les empêche d'y remédier, et » dans laquelle il semble qu'ils s'efforcent de vous induire. Il » est vrai que le libertinage des matelots est excessif dans ce » département. Des châtiments exemplaires et rigoureux se-» raient pourtant capables de les arrêter ; mais ils ne dépendent » pas de moi : je ne suis que membre des conseils de guerre, » et lorsque je propose des punitions, j'y trouve des obstacles » et des répugnances invincibles. Il semble même que l'on » évite tout ce qui pourrait ramener la règle. Il serait à sou-» haiter que ceux qui commandent ne fussent affectés d'aucune » prévention, qu'ils vissent tout par eux-mêmes, et qu'ils » pussent s'apercevoir de la peine qu'ont la plupart des capi-» taines de quitter le séjour de la rade de Toulon. Heureux » lorsque ce même attrait ne les conduit pas dans quelque » autre ! »

Ce dernier trait avait trop de rapport avec la position à Carthagène de M. de Laclue pour ne pas lui être personnel. Il est vrai que c'était ce même officier qui avait accusé M. Michel auprès du ministre. Une grande animosité, fruit de cette querelle, régna toujours entre eux deux, et ils en vinrent plusieurs fois à des lettres violentes.

M. Michel vivait de meilleure intelligence avec M. de Glandevès, commandant souvent par intérim. Il écrivait : « Je » vois le plus souvent qu'il m'est possible M. de Glandevès ; » je lui fais toutes les représentations que les événements » exigent ; il les goûte quand nous sommes seuls, mais il les » oublie quelquefois par les suggestions de son entour. »

La division de M. Motheux mit enfin à la voile le 13 janvier 1758, et arriva heureusement le 22 à Carthagène, où elle se joignit à M. de Laclue.

Celle que l'on préparait sous M. Duquesne attendait avec impatience le retour du Levant de l'escadre de M. de Sabran, pour y puiser ses équipages. On avait cru qu'une amnistie

ramènerait les officiers mariniers et les matelots déserteurs. On la proclama le 1er janvier; mais on n'en éprouva aucun effet sensible.

L'escadre de M. de Sabran étant arrivée, on fit donner 24 livres de gratification aux matelots qui furent versés sur les bâtiments de M. Duquesne, pour les empêcher de déserter, et l'on réussit à les conserver.

Le Foudroyant, de 80,
L'Orphée, de 64,
L'Oriflamme, de 50,
et *la Pléiade*, frégate,

formèrent la nouvelle division, qui partit le 24 février pour se rendre à Carthagène. Elle eut le malheur de rencontrer, près du terme de son voyage, l'escadre anglaise de l'amiral Osborn, devant laquelle les vaisseaux prirent chasse. *Le Foudroyant* et *l'Orphée*, séparés dans leur fuite, furent facilement enlevés après une médiocre défense; *l'Oriflamme* fut assez heureux pour atteindre Carthagène, et *la Pléiade* retourna à Toulon. Cette fâcheuse nouvelle, et en quelque sorte le déshonneur de voir prendre deux vaisseaux sans combat, comme des bâtiments marchands, attristèrent extraordinairement le ministre, qui, impatienté à la fin de ce que M. de Laclue restait trop à Carthagène et ne remplissait pas sa mission, lui ordonna de revenir à Toulon. Il y rentra le 26 avril, avec la division de M. Motheux et le débris de celle de M. Duquesne.

Les officiers des deux vaisseaux pris arrivèrent à Toulon peu après l'événement. Le ministre s'étonna qu'ils eussent abandonné leurs équipages, à qui ils devaient toujours leurs soins, et qu'ils devaient empêcher par leur influence de prendre parti avec les ennemis. Mais ces officiers firent sentir qu'étant prisonniers, ils ne dépendaient plus d'eux-mêmes; d'ailleurs, les équipages allaient revenir. Ils furent renvoyés en effet peu après, et les Anglais furent dès lors beaucoup en avance dans les échanges de la Méditerranée.

Le retour de M. de Laclue fut suivi du prompt désarmement de tous ses vaisseaux, et de quelques autres dont on allait commencer l'armement. Celui du *Souverain* et du *Lion* dut être différé jusqu'à leur retour de Mahon, où ils devaient conduire M. Defremur, lieutenant général, nommé gouverneur de Minorque. Mais *le Souverain* put seul recevoir cette destination; car, comme après plusieurs désertions il lui manquait 159 hommes, on se détermina à les prendre sur le vaisseau *le Lion*, qui était presque au complet. Mais dans quelques heures tout l'équipage de ce dernier vaisseau disparut, l'état-major ne s'y opposant point, et à peine put-on en trouver 80 pour *le Souverain*. Le lieutenant général Defremur ne cacha point qu'il était mécontent de la conduite de ces officiers, à qui il trouva bien peu de zèle et de fermeté.

Il y avait encore à bord du *Souverain* des matelots étrangers, qui, nus et accablés de misère, se mutinèrent un jour. La garde prit les armes contre eux. Ils étaient du nombre de ceux qu'on avait pris de force à Marseille. On n'osa pas les faire passer au conseil de guerre, qui, disait-on, n'aurait pas voulu condamner des gens qui n'étaient point classés et qu'on ne payait point.

Le Souverain rentra le 1er juin. A son retour, il ne dut plus être question d'aucune escadre ou division de vaisseaux ; jusqu'à la fin de l'année, il ne fut laissé en mer que *le Triton*, les frégates *la Minerve, la Rose, l'Oiseau, la Gracieuse, la Topaze* et *la Chimère*, qui croisèrent dans le Levant, et quelques chebecs qui gardèrent la côte, servirent aux communications avec Mahon et la Corse, et allèrent à Gênes prendre sous leur escorte les bâtiments chargés de bois.

La Chimère fut destinée à porter à Constantinople trente esclaves turcs, que l'ambassadeur devait présenter de la part du roi au Grand Seigneur, à l'occasion de son avénement. Il ne resta plus au bagne qu'une vingtaine d'esclaves de la domination directe du Grand Seigneur, dont dix à douze étaient

chrétiens. Ceux-ci, ainsi que les autres Maures qui s'étaient fait baptiser, avaient un peu plus de liberté, jouissaient d'une gratification d'un sou par jour, et, continuant le métier de forçat, étaient ordinairement assis au banc sans chaîne.

La Rose, commandée par M. de Sade, s'empara dans le Levant de la frégate anglaise *le Tigre*, après un vif combat. Elle fut à son tour poursuivie par un vaisseau et une frégate, et fit naufrage contre l'île de Malte. *Le Triton* prit la frégate le *Death-Castle*, qui, ainsi que *le Tigre*, continuèrent leur croisière sous le pavillon français. Toute la division rentra à Toulon avant la fin de l'année, avec quelques autres prises.

La flûte *la Loire* fut cédée à un négociant qui l'expédia avec un chargement de farine et de riz pour le Canada, destination tenue fort secrète. Elle fut prise à son retour, en juillet, sous le canon d'un fort d'Espagne, près du cap Trafalgar.

M. de Moras donna sa démission de secrétaire d'État du département de la marine le 27 mai, et eut pour successeur M. de Massiac, lieutenant général des armées navales, qui était tout récemment commandant de la marine à Toulon. Les vœux des officiers de la marine étaient en voie de s'accomplir; ils voyaient pour la première fois à la tête de leur département un ministre sorti de leurs rangs. Mais M. de Massiac n'était pas l'homme qu'il fallait pour maintenir cette prérogative. Accoutumé, à Toulon, à penser et à agir d'après les suggestions de ses alentours, parmi lesquels il avait été heureux de trouver quelques hommes de tête, il apporta au ministère, dans sa personne, une nullité qu'il ne sut pas voiler.

Il ne put s'empêcher, dans sa courte administration, de blâmer le peu de zèle des capitaines des deux frégates *l'Oiseau* et *la Gracieuse*, qui n'avaient pas voulu mettre à la voile au moment de la nouvelle que l'on avait eue, à Toulon,

de la croisière d'une frégate anglaise sur Saint-Tropez, où elle avait enlevé plusieurs tartanes. « J'ai appris avec peine, » dit-il, leur inaction. Le prétexte du manque de quelques » hommes d'équipage n'en peut être un valable aux officiers » qui les commandent de ne pas sortir en pareille occasion. » Il semblait qu'il y avait alors une ligue parmi les capitaines pour faire augmenter le règlement d'équipage, concession qu'ils obtinrent en 1765.

Le commandement du port revint à M. de Glandevès, qui, ayant demandé sa retraite à cause de son âge avancé, le céda bientôt à M. de Laclue.

M. Massiac gardait de la rancune contre M. Michel; il l'envoya à Rochefort avec son grade de commissaire général.

M. Charon, connu par son inspection des classes en 1750, prit les rênes de l'intendance le 1er septembre. Il y vint animé d'un esprit d'ordre, déterminé à réprimer quelques abus introduits pendant la vieillesse de M. de Villeblanche, et maintenus sous l'administration intérimaire de son successeur, qui, trop contrarié, et n'offrant par son grade qu'une demi-responsabilité, n'avait eu ni le temps ni la force de les faire disparaître.

M. Charon fit des réformes d'employés de toute espèce, commis, gardiens, ouvriers, officiers-mariniers, entretenus dans le port, et autres individus introduits par protection ou tolérés par condescendance. Il y avait alors, comme il y a eu bien souvent, de ces sujets inutiles et embarrassant le port, qui, admis insensiblement, forment à la fin une masse que l'on s'étonne de rencontrer. Élagués souvent, mais parasites attachés à l'arsenal et obstinés à vouloir y vivre, lorsqu'ils sortent par une porte, ils en assiégent vingt autres pour rentrer.

Dans les discussions pour affaires de corps, M. Charon fit paraître un esprit conciliant, et parvint plusieurs fois à éviter les éclats qui avaient signalé les années précédentes; mais

déjà M. Massiac n'était plus ministre. Après une administration de cinq mois, il avait donné sa démission. M. Berryer prit le portefeuille de ce département, qu'il qualifia de très-important, et qui, disait-il, le devenait davantage dans les circonstances présentes.

Le nouveau ministre poussa l'économie jusqu'à l'excès. On l'a qualifiée de sordide, et l'on verra qu'en plusieurs occasions il la plaça effectivement au-dessous de la dignité et de l'intérêt de la marine. Néanmoins, il parut avoir l'intention d'acquitter l'arriéré, et il en chercha les moyens. Cette résolution louable et nécessaire lui attira la confiance dès son début.

Il fit faire des préparatifs pour un armement en 1759. La marine du port de Toulon comptait alors :

14 vaisseaux	1 de 80
	6 — 74
	5 — 64
	2 — 50

6 frégates,
2 barques,
4 chebecs,
3 bombardes,
9 galères.

Les constructions se composaient des vaisseaux

le Modeste, de 64, qui fut mis à l'eau au commencement de 1759.

le Protecteur, — 74 } mis à l'eau en 1760.
et *l'Altier*, — 64 }

LIVRE QUATORZIÈME.

DE 1759 A 1761.

Préparation d'une escadre de douze vaisseaux sous M. de Laclue. — Malheureux combat de Lagos. — Détresse du port. — La course continue. — Ministère de M. Berryer. — Achat de quatre vaisseaux. — Commerce du Levant. — Réformes et économies outrées de M. Berryer. — Officiers bleus. — Défaveur des officiers de vaisseau. — Discussion entre le ministre et l'intendant sur la régie des hôpitaux et sur les pensions. — Controverse et réponse du ministre.

L'armement projeté pour 1759 devait aller augmenter les forces navales que l'on équipait au port de Brest, sous le commandement de M. de Conflans. Sa force était de douze vaisseaux, indépendamment des frégates. Il fut placé sous les ordres de M. de Laclue, qui garda en même temps le commandement du port jusqu'à son départ.

Il fut fait de grands efforts pour envoyer des canons, et il en vint 390 pièces de Bordeaux et de Saint-Gervais. On avait été sur le point d'en acheter à Gênes, quoique déjà on ne les eût pas trouvés convenables, par défaut de calibre et de proportions. Mais comment obtenir pour les équipages 5,000 officiers mariniers et matelots? La levée devait être difficile et embarrassante, par la diminution considérable des gens de mer depuis la guerre. Les prisonniers, tant sur les vaisseaux que sur les corsaires et les bâtiments marchands, faisaient un vide immense. La maladie de l'escadre de M. du Revest en avait enlevé un grand nombre. L'inaction du commerce, le défaut de payement de la solde avaient occasionné une misère dont la suite était la dispersion des gens de mer. Plusieurs avaient abandonné leur maison, leur famille et leur patrie. Les villes de la côte d'Italie, jusqu'à

Venise, et surtout Gênes et Livourne, abondaient en marins français, et ce qui était plus déplorable, on savait que les vaisseaux de guerre et les corsaires anglais les recevaient et leur donnaient de forts salaires.

M. Charon insistait pour qu'on les payât exactement et qu'on les traitât avec douceur, seuls moyens de les attacher au service du roi, et il ne désespérait pas de voir les levées fructueuses au printemps, au moyen des dispositions que prenait le ministre pour payer pendant l'hiver les matelots de leur arriéré. L'on commença, en effet, de donner quelques à-compte sur les anciens désarmements. Mais les fonds pour les nouvelles levées se réalisaient lentement, et comme on n'en pouvait disposer qu'à petites mesures, les marins n'étaient appelés que successivement et lorsque quelque vaisseau pouvait être mis en rade. Ces levées successives, que le ministre avait recommandées par esprit d'économie, et auxquelles on était obligé de se borner, déplaisaient au port. Les matelots murmuraient d'être retenus, sans rien gagner, dans leurs départements. Les plus dociles désiraient d'être envoyés vite à Toulon, parce qu'en tirant les avances qu'ils auraient laissées à leurs familles, les femmes et les enfants s'en seraient servis pour vivre. L'administration considérait encore qu'en différant les levées, surtout à Marseille, elles rendraient toujours moins, parce que la désertion s'augmentait par le motif si naturel et si légitime au matelot d'aller chercher sa subsistance. Ces considérations firent impression sur le ministre, qui permit d'activer les levées, mais en demeurant avare sur les moyens; car il envoya une somme assez considérable, il est vrai, mais réalisable si difficilement, qu'elle ne procura pour le moment aucune aisance. Cependant la misère des matelots et l'espérance d'être payés plus régulièrement finirent par les attirer; et, comme en 1756, il leur fut accordé la solde entière du moment de leur embarquement.

Le ministre recommanda surtout de les bien traiter. Au-

ciennement, l'officier de quart avait toujours à la main un bâton qu'on appelait *un cercle;* mais cet usage avait été supprimé à cause de ses abus. Cependant on n'avait point perdu l'habitude de battre. M. de Laclue assura qu'il y veillerait, mais qu'il fallait en même temps que la discipline fût observée.

Les consuls des ports d'Italie reçurent des instructions pour faire rentrer les matelots français et attirer des matelots étrangers, en leur promettant l'exactitude des payements. Cette mesure eut quelque effet; il arriva même 4 à 500 Italiens, qui, comme toutes les fois précédentes, étaient des gens sans aveu, qui n'avaient point été à la mer, et dont il fallait renvoyer le plus grand nombre. Ils donnèrent même un instant d'inquiétude; car, pendant l'armement du *Redoutable*, le feu prit à sa fosse aux lions : il fut bientôt éteint, mais on ne sut point s'il fallait l'attribuer à l'imprudence ou à la méchanceté, à cause de tous ces matelots étrangers.

Parmi les matelots français rentrés, il s'en trouva près de 800 qui tous avaient servi sur l'escadre de M. de la Galissonnière, et, à ce titre, réclamaient leur solde de 1756. Le ministre trouva leur demande des plus hardies, observant que c'était par grâce particulière qu'ils n'avaient pas été punis des galères. Le sentiment d'avarice envers les malheureux marins se manifestait toujours.

Le premier vaisseau armé fut *le Fier;* suivi de quelques frégates et chebecs, il escorta, de Monaco en Corse, un régiment de 3,600 hommes qui allait relever les six bataillons stationnés dans cette île. A peine fut-il de retour, que l'escadre anglaise, commandée par l'amiral Broderick, qui venait dans l'intention d'intercepter ce convoi de la Corse, parut devant Toulon. Elle était de 8 vaisseaux et 4 frégates. On jugeait que c'était la tête d'une plus forte escadre, et l'on craignait qu'elle n'eût des troupes de débarquement. Les côtes étaient mal défendues : il y avait à peine sur toute leur étendue 10 à 12 bataillons de troupes réglées. Marseille était

très-alarmée; il y avait dans son port 8 à 900 bâtiments qu'on ne croyait pas tout à fait à l'abri d'un bombardement. Le maréchal de Belle-Isle, ministre de la guerre, fit de suite fortifier Toulon avec un peu plus de soin, pour le mettre en état de résister à un coup de main. Le ministre de la marine, à la première nouvelle de l'apparition des huit vaisseaux, aurait voulu que l'escadre eût été en état de sortir pour aller les attaquer; mais elle était alors dans le désordre de l'armement. Le 20 mai, on compta 23 voiles ennemies, vaisseaux et frégates. Cette force imposante n'empêcha pas M. de Laclue d'écrire, avec beaucoup de présomption, qu'il fallait que l'amiral Broderick fût bien instruit que l'escadre sous ses ordres n'était pas en état de sortir, pour avoir osé se présenter devant Toulon comme il l'avait fait.

On se rassura en voyant que l'escadre anglaise était sans bâtiments de transport et qu'elle ne pouvait avoir des projets d'attaque. Mais on la vit serrer constamment la côte de fort près, et donner chasse aux frégates qui croisaient aux environs. *La Topaze,* ne pouvant gagner Toulon, désarma à Marseille. *L'Oiseau,* après un vif combat, se réfugia à la Ciotat. Elle y fut bloquée plusieurs jours, avec *la Pléiade.* Ces deux frégates, essayant le 6 juin de rentrer à Toulon, furent coupées par l'escadre anglaise et forcées de mouiller aux Sablettes. Toute l'escadre ennemie s'approcha; trois vaisseaux s'embossèrent contre la batterie et les frégates, à demi-portée de canon, et firent pendant cinq heures un feu très-actif. Les batteries, qu'on remplit facilement d'artilleurs, furent démontées et remontées plusieurs fois. Il y eut 17 hommes tués et un plus grand nombre de blessés. Enfin, sur le soir, les vaisseaux, fort incommodés à leur tour, furent retirés par des chaloupes, laissant ancres, câbles et grelins. *L'Oiseau* et *la Pléiade* s'étaient échouées; leurs équipages, les croyant perdues et profitant du désordre, pillèrent les effets du bord, et se dispersèrent à terre; à tel point que, le lendemain les

frégates ayant été relevées, l'on fut obligé pour les ramener de leur fournir des matelots de l'escadre. On voulait sévir contre les matelots évadés; le ministre ordonna d'instruire une procédure contre eux; mais M. de Laclue fut d'avis de laisser tomber la chose, et les capitaines dirent même qu'ils avaient permis à leurs équipages de s'en aller à terre, pour les épargner, parce qu'ils étaient sous le feu de l'ennemi sans pouvoir se défendre.

Le 31 mai, toute l'escadre de M. de Laclue était en rade; elle était composée :

Des vaisseaux	*L'Océan*,	de 80
	Le Téméraire,	— 74
	Le Redoutable,	— id.
	Le Guerrier,	— id.
	Le Centaure,	— id.
	Le Souverain,	— id.
	Le Modeste,	— 64
	Le Fantasque,	— id.
	Le Triton,	— id.
	Le Lion,	— id.
	Le Fier,	— 50
	L'Oriflamme,	— id.
et des frégates	*La Minerve*,	— 26
	La Chimère,	— id.
	La Gracieuse,	— id.

Le 18 juin, à la revue de l'escadre, il ne manquait que 148 matelots. Ceux du quartier d'Arles formaient la plus grande partie des absents. On avait de tout temps éprouvé leur mauvaise volonté; ils recevaient les avances, et passaient à Avignon, pour ne retourner que lorsqu'ils savaient qu'on ne les inquiéterait plus.

Après la revue, il s'en échappa un grand nombre; mais ils revinrent, encouragés par la méthode toute nouvelle que l'on

avait adoptée de leur payer successivement les mois gagnés en rade, tandis que la règle était de ne les payer qu'au désarmement. Tous les fonds avaient été réservés, depuis le commencement de l'année, pour les matelots et les ouvriers, et l'on ne paya rien autre jusqu'après le départ de l'escadre, c'est-à-dire pendant plus de six mois.

Les officiers commandants avaient été encouragés à leur tour par une augmentation de traitement de table, fondée sur la plus grande cherté des denrées. Elle leur fut accordée par l'ordonnance du 18 juin 1759, qui chargea chaque capitaine de la nourriture de tout son état-major [1].

Le 10 juillet, l'escadre était toute complète, et elle se maintint en cet état jusqu'au départ; les matelots étaient un peu mieux contenus. Elle appareilla le 4 août. Le ministre, en envoyant les instructions pour le départ de M. de Laclue, recommanda instamment de ne pas publier qu'on les avait reçues. L'intendant répondit qu'il savait depuis quatre jours, par des lettres qu'on avait reçues de Paris, qu'elles étaient en route.

Aussitôt que l'escadre eut passé le détroit, elle se vit poursuivie. Malheureusement, pendant la nuit, et à la suite d'un signal qui fut mal compris [2], cinq vaisseaux et trois frégates se séparèrent d'elle, et relâchèrent à Cadix. Les autres sept

[1] En 1716 on achetait les poules 12 sous; le mouton, 7 à 8 livres; la farine, 10 livres le quintal; le vin, 5 sous le pot. Les maîtres d'hôtel, premiers cuisiniers, se payaient 30 livres; les valets de second ordre, 9 à 10 livres.

En 1759 : poules, 25 à 30 sous; moutons, 15 livres; farine, 25 à 30 livres le quintal; vin, 10 à 12 sous le pot; premiers domestiques, 50 livres; seconds domestiques, 30 livres.

[2] Une tradition rapporte que la cause de la séparation des vaisseaux fut un signal incomplet que le général fit pendant la nuit, au moyen de fusées. — Il a même été dit que, lorsqu'on s'apprêtait à lancer la première fusée de dessus le gaillard, un maître du bord observa qu'elle pourrait être arrêtée par quelque vergue, et qu'il valait mieux la lancer tout à fait de l'avant, qui est plus dégagé. On ne tint pas compte de ce conseil, et la fusée alla frapper contre la grande vergue. De là l'indécision dans l'interprétation du signal.

vaisseaux se virent bientôt atteints par quatorze vaisseaux de l'amiral Boscawen; mais ils songèrent plus à se sauver qu'à disputer une défaite inévitable. La journée du 17 août ne fut qu'une fuite, où quelques coups de canon furent tirés. Un seul vaisseau soutint hardiment le combat : ce fut *le Centaure*, capitaine de Sabran-Grammont, qui arrêta sur lui presque toute l'escadre anglaise. Après quatre heures de résistance, délabré et toute sa mâture tombée, le capitaine Sabran, se voyant dans l'impossibilité de manœuvrer, fit descendre à la première batterie tout ce qui restait de son équipage pour combattre encore, espérant par ce moyen tenir plus longtemps et donner au reste de l'escadre le temps de se sauver. Enfin réduit à l'extrémité, le vaisseau faisant eau de toutes parts, percé de trois cent dix boulets sous la flottaison, et ses poudres mouillées, il se rendit. Le lendemain, 18 août, M. de Laclue n'avait plus que quatre vaisseaux; *Le Guerrier* et *le Souverain* avaient réussi à prendre le large; ils atteignirent Lisbonne, d'où ils se rendirent à Brest. Les autres vaisseaux, affalés sur la côte, n'avaient pu parvenir à doubler le cap Saint-Vincent. *L'Océan* et *le Redoutable*, réfugiés à Lagos, sous un fort portugais qui ne les protégea point, y furent bientôt attaqués et brûlés. Les deux autres vaisseaux, *le Téméraire* et *le Modeste*, serrés de près et abandonnés de leurs équipages qui se sauvèrent à la nage, amenèrent leur pavillon. Cette affaire retint le nom de combat de Lagos.

L'opinion blâma M. de Laclue de ses mauvaises dispositions et les autres capitaines de leur manque d'énergie, à l'exception du commandant du *Centaure*, qui, par un contraste de rare intrépidité, recueillit seul quelque gloire dans cette malheureuse journée. Les Anglais eurent de la peine à tenir ce vaisseau sur l'eau; ils firent tous leurs efforts pour le conserver, et n'y parvinrent qu'en jetant son artillerie à la mer.

A la nouvelle de cet événement, le port de Toulon tomba dans le plus profond abattement. « Toute la ville est con-

» consternée, écrivait M. Glandevès, commandant de la marine;
» on n'entend que pleurs et gémissements [1]. »

Cette douleur augmenta la tristesse du port, qui souffrait du retard ou plutôt de la suspension des payements. Il était dû un an de solde aux ouvriers, vingt-trois mois aux entretenus. Les officiers qui négociaient leurs quittances perdaient 40 à 50 p. 100. Les ouvriers, livrés la plupart à des mains encore plus usuraires, ne trouvaient enfin plus à perdre sur les billets qu'on leur expédiait; les agioteurs mêmes étaient épuisés. Les boulangers, cessant tout crédit, ne voulaient plus leur fournir du pain qu'au comptant, et on rencontrait ces malheureux demandant l'aumône dans les rues de la ville. Chaque courrier portait au ministre quelque lettre de l'intendant, qui demandait des fonds et peignait la situation affreuse des familles succombant aux extrémités de la faim et des autres misères. Il réclamait surtout le moyen de solder les misérables congédiés, car il avait fallu, par l'impérieuse loi de l'économie, diminuer considérablement les ouvriers et les journaliers du port; et ceux qu'on expulsait ainsi ne savaient de quel côté se tourner, dans un moment où l'interruption du commerce occasionnait une cessation générale de travail. M. Berryer avait écrit que les circonstances l'exigeaient ainsi, et qu'on ajouterait un nouveau désordre à celui qui n'était que trop réel dans les finances, si on dépensait plus qu'il n'y avait de fonds accordés pour l'année.

Il ne fut gardé dans l'arsenal qu'un faible noyau d'ouvriers, afin de ne pas les disperser tout à fait; mais ceux-ci éprouvèrent encore les rigueurs des circonstances. Il avait été question de leur ôter deux jours de la semaine. Le ministre fut

[1] Peu de mois après arriva *la journée de M. de Conflans,* qui, sorti de Brest avec 21 vaisseaux, perdit honteusement, sans se battre, une grande partie de son escadre, et fit presque oublier le malheur de Lagos. L'amiral de Conflans venait d'être fait maréchal de France; cette distinction était rentrée par lui dans la marine.

d'avis qu'il valait mieux réduire leur paye, qu'il trouvait trop forte. Une révision générale eut lieu pour établir une taxe proportionnée au mérite de chacun. Des murmures s'élevèrent, et on n'osa mettre à exécution cette mesure qu'après que le ministre eut sanctionné ce nouveau règlement des payes.

Après le départ de l'escadre, il était arrivé une quarantaine de matelots envoyés par le consul de Trieste et engagés à des payes très-fortes. Il ne restait alors aucun bâtiment armé, et il ne fut possible de les employer que comme journaliers. C'était un sujet de plaintes de la part des ouvriers nombreux renvoyés de l'arsenal, et l'on se hâta d'embarquer ces étrangers, car l'on réarma bientôt les frégates *la Pléiade*, *l'Oiseau* et *la Topaze*, et quelques chebecs et galères. Deux galères, commandées par le chevalier de Glandevès, firent du côté d'Antibes deux prises très-riches.

Un particulier voulait armer en course les deux galères *la Fortune* et *l'Héroïne*, qu'à cause de leur vieillesse on avait vendues, depuis quelques mois, pour la somme de 5,200 liv. Mais cette proposition ne parut pas praticable; hors les forçats de vogue nécessaires pour le peu de galères que le port avait coutume d'armer, les autres étaient faibles et hors d'état de manier la rame. D'ailleurs, ces bâtiments n'auraient pas eu de succès à la course; les navires anglais allant ordinairement en convoi et sous escorte, une frégate aurait contrarié leurs opérations, et les dépenses de cet armement, qui auraient suffi pour un vaisseau de 74, seraient tombées en pure perte.

Néanmoins, d'autres armements en course furent mis en mer : les frégates *le Tigre* et *le Deal-Castle* [1], ainsi que tous

[1] Ces deux prises n'avaient pas été jugées propres à être employées par la marine de l'État, parce qu'elles n'avaient pas une installation pareille à celle des bâtiments de leur rang. Cependant, on ne voulut pas encore les vendre, parce qu'on n'en aurait pas tiré parti, ou qu'elles n'auraient été achetées que par des juifs de Livourne, et peut-être par quelques commissionnaires des Anglais qui les auraient réarmées sur-le-champ, comme ils l'avaient fait d'une autre prise qu'on était allée revendre à Livourne, où les Anglais l'avaient réarmée pour la course.

les chebecs, furent cédés à différents armateurs, et l'un d'eux, *l'Indiscret*, ayant relâché à Carthagène, fut vendu, avec l'autorisation du ministre, à la marine espagnole, qui eut envie de l'acheter. Les conditions des affrétements étaient que le cinquième des prises appartiendrait à la marine, et un tiers aux équipages. Mais peu après le ministre refusa d'accorder des bâtiments à ces mêmes conditions : il voulut que les armateurs les achetassent ou répondissent de leur valeur sur estimation, et il renonça au cinquième des prises. C'est de cette dernière façon que *la Gracieuse*, *la Minerve* et d'autres bâtiments de guerre furent armés en course. *La Flore* seule, qui servait d'amiral à Marseille, trouva des acheteurs. Tous ces bâtiments firent généralement assez de prises. Les frégates du port qui croisaient activement à Mahon, à Bone et dans le Levant, en firent aussi quelques-unes. *La Pléiade* et *la Topaze* capturèrent un chebec de 20 canons, nommé *le Neptune*, et *l'Oiseau* amena une frégate riche en marchandises, appelée *le Prince de Galles*.

Avant la fin de l'année parut l'ordonnance du 16 novembre 1759, qui modéra les peines des marins déserteurs, et mitigea encore plus celles des fuyards et désobéissants. La galère perpétuelle des déserteurs fut réduite à trois ans.

12 *octobre*. — M. Berryer prit en même temps, au sujet des frais de levées, une décision qui surprit l'intendant : il voulut que toutes les dépenses occasionnées par le service des levées fussent supprimées et remplacées par une allocation de 2 liv. pour chaque homme rendu à sa destination. Ce traitement paraissait au ministre devoir être avantageux, tant pour les commissaires des classes que pour le service même, et par la suppression des abus auxquels l'ancienne forme, disait-il, donnait souvent lieu. Malgré les observations de M. Charon, qui représenta que les commissaires dont les communes étaient plus peuplées, moins nombreuses et plus rapprochées, y gagneraient, tandis que ceux qui avaient beaucoup

de communes écartées dépenseraient bien au delà, le ministre ne voulut rien changer à cet ordre.

L'intendant profita d'un instant de calme pour faire un recensement des effets de l'arsenal et rétablir l'inventaire; car, en 1756, à l'occasion de l'expédition de Minorque, il n'avait plus été suivi, pour ainsi dire, aucune sorte de règle et de formalité, afin d'accélérer les ouvrages, auxquels on avait travaillé jour et nuit.

Il ne s'agissait plus alors de construire des vaisseaux à trois ponts, ni quatre ou cinq autres vaisseaux qu'on avait eu l'intention de mettre en chantier. Le ministre voulut qu'on ne demandât et achetât que le bois nécessaire pour les réparations ordinaires, pour continuer les deux vaisseaux *le Protecteur* et *l'Altier*, qui furent lancés au commencement de 1760, et pour entreprendre à petits frais un vaisseau de 50, qui fut nommé *le Sagittaire* [1].

1760. — *Le Protecteur* s'arrêta sur son chantier après s'être avancé de soixante-quinze pieds, et donna ensuite un violent coup de talon. C'est toujours au peu de solidité du terrain qu'on attribuait ces accidents, et on ne comptait y remédier qu'en faisant des chantiers sur pilotis et en maçonnerie, et en prolongeant à quatre-vingts pieds les avant-cales, qui n'étaient que de vingt-cinq à trente pieds. Une cale en maçonnerie était alors en construction sur le terrain de l'île. Cet ouvrage, interrompu plusieurs fois par le défaut de fonds, le fut enfin tout à fait, parce qu'on ne put venir à bout d'épuiser le batardeau qu'on avait formé pour construire l'avant-cale, vu que les eaux gagnaient sans cesse à cause des nombreuses sources qui sont au bord de la mer. Pendant longtemps cette cale en maçonnerie a été un objet de gêne pour le port.

[1] Ces trois vaisseaux eurent des galeries en fer, au lieu de celles en bois et en sculpture, qu'on jugea plus pesantes et en même temps plus dispendieuses par leurs radoubs continuels, au lieu qu'on espérait que les galeries en fer pourraient servir à plusieurs vaisseaux successivement.

M. Charon, frappé de cette abondance des eaux, avait eu le projet d'établir des scies à eau dans l'arsenal; mais il n'en trouva pas le moyen. Il obtint plus de succès dans une autre idée qu'il eut de faire instruire des forçats pour l'atelier des forges, comme frappeurs; et pendant très-longtemps cet atelier fut alimenté par les forçats.

Les cinq vaisseaux et les trois frégates qui, en se séparant de l'escadre de M. de Laclue, s'étaient arrêtés à Cadix, rentrèrent à Toulon le 17 janvier 1760, sous le commandement de M. de Castillon. Ils avaient recueilli les équipages des vaisseaux brûlés à Lagos; quant à ceux des vaisseaux pris, les Anglais ne renvoyèrent que les officiers et les soldats, et conduisirent en Angleterre les officiers-mariniers, les matelots et les gardes de la marine. Le désarmement des bâtiments arrivés s'effectua sans le moindre délai, et fut même devancé par l'abandon de leurs équipages, qui, accusés toujours de libertinage et d'insubordination, retournèrent chez eux, et n'attendirent pas l'issue des efforts qui avaient été faits pour les payer à la banque.

Les officiers de port laissaient trop ordinairement dans les fonds des vaisseaux venant de la mer le vieux lest en pierres, qui contribuait à la pourriture des membres. M. Truguet, capitaine de port, le fit enlever aux bâtiments de cette escadre, pour balayer, laver et sécher la cale, et le fit remplacer par de nouveau lest. Cette précaution fut employée dans la suite plus souvent qu'auparavant.

On vit arriver à Toulon, le 9 mars, un vaisseau de 64 canons, nommé *la Sainte-Anne*, que le ministre annonça avoir été acheté secrètement à Lisbonne, pour compte du roi, par l'ambassadeur en Portugal, pour le prix de 500,000 liv. Il était équipé d'un petit nombre de matelots étrangers; il désarma aussitôt. Le ministre fit connaître que deux autres vaisseaux avaient été achetés de même pour le service de la marine, et désira que l'on gardât le secret sur cet achat, de même que

sur celui de *la Sainte-Anne*. L'intendant répondit qu'il n'était pas possible de faire prendre le change, depuis que ce vaisseau était dans le rang des autres et ses effets dans les magasins, et que, quant à l'achat des deux autres vaisseaux, cette nouvelle était aussi publique que la première [1].

Au lieu des deux autres vaisseaux attendus, il en arriva trois successivement, qui vinrent tous de Gênes, avec un faible équipage d'une centaine d'hommes. Ils se nommaient *la Vierge de Santé, la Notre-Dame du Rosaire* et *le Saint-François de Paule*. Ils étaient, comme le premier, percés de 64 canons, mais ils n'amenèrent avec eux qu'une artillerie beaucoup plus faible et très-incomplète. Ils avaient été construits à Gênes, où ils étaient encore sur les chantiers en 1755. A cette époque, les constructeurs avaient eu le projet de les vendre à la marine française, qui envoya sur les lieux des officiers et des constructeurs pour les visiter; mais ils ne furent pas jugés propres au service militaire, et il fallut sans doute, pour les accepter cinq ans après, la raison diplomatique que l'on a supposée. On en fit même si peu de cas à leur arrivée, qu'on les céda tous à des armateurs.

Ces vaisseaux étaient en grande partie bordés en sapin, et mal charpentés. Ils coûtèrent encore plus de 100,000 liv. chacun pour être installés comme les autres vaisseaux. Leurs qualités furent médiocres; mais, comme leurs fonds et leurs membrures étaient d'un bois de Calabre bon et sain, on vit durer longtemps, comme bâtiments de servitude, ceux qui échappèrent aux chances de la guerre.

La marine prit pour son compte, dans le courant de juin,

[1] On a généralement supposé que ces bâtiments de guerre étaient donnés par la cour de Lisbonne en indemnité de ceux qui avaient été brûlés ou pris à Lagos, sous le canon portugais, et que cette cour, n'osant demander aux Anglais la réparation de la violation faite à son territoire, avait trouvé cet expédient pour satisfaire aux réclamations de la France, en obtenant, pour couvrir en même temps son amour-propre et sa faiblesse, que cet achat fût voilé du nom de l'ambassadeur français.

la frégate *la Fortune*, construite à Marseille par un particulier. Elle lui coûta 226,540 liv. 4 sous 5 deniers.

Le commerce du Levant était presque le seul que la place de Marseille faisait dans ces circonstances. De forts convois allaient et venaient, et un grand nombre de bâtiments avaient en outre la permission de faire la caravane, ce qui les dispensait de revenir au port de plusieurs années. La chambre de commerce demanda la protection des vaisseaux de guerre pour cette navigation lucrative. Une escadre fut armée à ses frais. L'armement se fit dans la forme ordinaire, et la chambre paya les dépenses sur les états qui lui furent fournis. Cette escadre, commandée par M. de Rochemaure, fut composée de quatre vaisseaux et deux frégates :

Le Fantasque,	*L'Hippopotame*,
Le Lion,	*La Chimère*
Le Fier,	et *l'Oiseau*.

Cet armement était extrêmement pressé. Il fut encore un peu retardé par la mollesse des matelots ; cependant il eut à la fin au delà de son complet en hommes, et l'excédant en fut renvoyé, ce qui devint la cause de quelques plaintes arrivées au ministre, alléguant que des congés de faveur avaient été accordés. L'intendant exposa qu'on n'avait congédié que des matelots en excédant ; ce qui avait pu être, puisqu'on demandait ordinairement aux quartiers le dixième en sus des matelots nécessaires. Le ministre, en approuvant la continuation de cette prévoyante mesure, recommanda de ne lever dorénavant les matelots de Toulon et de la Seyne que les derniers, pour remplacer les absents, afin qu'il n'y eût pas d'excédant, et par conséquent pas de dépense inutile.

M. de Rochemaure demanda son sixième mois de vivres en argent, pour se procurer sur les lieux de relâche des vivres de journalier. La chambre de commerce allait envoyer pour cette dépense une somme de 40,000 liv ; mais, *pour sauver*

du moins cette somme en cas d'événement fâcheux, on ne lui demanda qu'une lettre de crédit.

L'escadre mit à la voile le 21 juin. Elle parcourut tout l'Archipel, et rentra après six mois d'une navigation heureuse, dont M. de Rochemaure fut récompensé par une pension particulière.

La chambre de commerce se trouvait à son retour gênée dans ses payements, et avait fermé sa caisse. Elle resta pendant quelque temps débitrice pour cet armement d'une somme de 18,000 liv.

M. Charon avait succombé, le 12 juillet, à une maladie languissante qui, dans sa courte administration, ne lui avait pas permis de se livrer toujours aux affaires. M. Dasque, commissaire général, régit le service avec habileté jusqu'au mois de décembre, où il le remit entre les mains du nouvel intendant, M. Hurson, conseiller au Parlement de Paris, qui avait été intendant aux Iles du Vent[1].

1761. — M. Hurson, jaloux de voir quelque activité au port de Toulon et voulant sonder les intentions du ministre, lui proposa une croisière d'un ou deux bâtiments sur la côte de Guinée, et fit ressortir l'utilité d'une telle expédition. M. Berryer répondit qu'il ne pouvait plus être armé de bâtiments au compte du roi.

Dans cet intervalle, un corsaire anglais avait paru sur la côte du Languedoc, où il gênait le départ de quelques navires de transport destinés pour l'approvisionnement de Mahon. M. Hurson et le chevalier Glandevès firent disposer sur-le-

[1] Dans la stricte économie que le ministre faisait régner, M. Hurson se sentit obligé de payer toutes les réparations de la maison qu'il habitait, les achats de meubles, tapisseries, glaces, etc. « Je puis vous assurer, écrivait-il à » M. Berryer, que mon établissement, sans être à beaucoup près magnifique, » me coûtera près de 40,000 livres. » — Le traitement de l'intendant fut fixé alors à 24,000 livres, dont 12,000 livres d'appointements, 8,000 livres de supplément et 4,000 livres de gratification, en supprimant toute autre attribution de frais de bureau, de commis, de port de lettres, etc. — M. Hurson se fit recevoir, en février 1761, conseiller d'honneur au Parlement de Provence.

champ *la Chimère* pour donner chasse à ce corsaire et protéger la navigation des bâtiments. « J'aurais fort souhaité, » écrivait le ministre, qu'on eût évité cette dépense. Je vous » recommande du moins de la faire cesser au moment du retour » de cette frégate, et de ne point songer à faire sortir pour » une pareille mission *l'Oiseau*, qui devra désarmer au re- » tour. Pour peu qu'on s'écarte de l'économie la plus stricte, » ajouta-t-il, on ne pourrait, par la gêne des fonds, faire face » aux dépenses les plus indispensables. »

Ainsi le port de Toulon, au milieu de la guerre, avec des bâtiments dans son arsenal, se trouva sans aucun armement, même pour la protection de son cabotage. Toutes les affaires maritimes consistaient dans les armements en course. Le soin de la guerre sembla confié uniquement aux armateurs particuliers. Les vaisseaux de 64 construits à Gênes, le vaisseau *l'Oriflamme*, la frégate *la Topaze*, leur furent cédés. Le ministre faisait des instances pour qu'ils en prissent davantage. *La Gracieuse*, les chebecs et d'autres bâtiments dont ils disposaient déjà, se succédèrent entre leurs mains, et souvent même ils se les disputèrent. Le chebec *le Requin* était demandé avec acharnement par le sieur Gauttier, négociant distingué de Marseille, qui déjà avait armé quatre vaisseaux ou frégates [1], et qui voulait l'envoyer comme les autres en Amérique. L'intendant préféra le continuer à ses précédents armateurs, parce que ce chebec n'était pas fait pour une campagne d'Océan, et par esprit de justice, en ce que ses derniers armateurs avaient perdu sur sa croisière. Cependant M. Hurson était ami de M. Gauttier; mais son refus le piqua, cette amitié fut rompue, et à cette occasion M. Hurson ne put s'empêcher de dire que les hommes aimaient beaucoup la justice pour les autres, mais qu'ils la détestaient quand elle parlait contre eux.

Le Requin fut plus heureux à cette nouvelle croisière :

[1] *La Sainte-Anne, l'Oriflamme, le Tigre, le Deal-Castle.*

Il combattit et prit le 18 juillet un bâtiment anglais de 800,000 liv. Il fit ensuite trois autres prises fort riches, l'une de 1,500,000 liv., les autres de 400,000 liv. L'intendant demanda que le ministre témoignât son contentement au capitaine Daniel, jeune homme honnête et ayant de nobles sentiments, et il lui fut fait présent d'une épée. La frégate *la Gracieuse* rentra en même temps avec deux prises. Ces réussites donnèrent une grande émulation aux négociants de Marseille et de Toulon, qui firent plusieurs armements en course. Le ministre leur permit de prendre tous les matelots qu'ils voudraient, quoique cela, dit-il, pût en priver la marine.

Les états-majors de ces bâtiments en course étaient composés de navigateurs marchands, à qui l'on donnait des commissions temporaires et qu'on désignait sous le nom d'*officiers bleus.* Les officiers de la marine n'y entraient point, soit qu'ils ne le voulussent pas, soit que les armateurs préférassent les autres. Les chefs du port regrettaient beaucoup que les officiers ne fissent pas leur métier et perdissent tout à fait une émulation qu'il fallait non-seulement conserver, mais augmenter, si on le pouvait. Ils les représentèrent découragés de voir céder les vaisseaux à des conditions qui rendaient les armateurs maîtres d'y placer d'autres officiers qu'eux, et ils regrettèrent que les dispositions de ces armements ne fussent pas à cet égard les mêmes qu'autrefois. Le ministre, pour toute réponse, donna le conseil de s'entendre avec les armateurs pour le choix des officiers. Il est vrai que les nombreux succès des armements en course et quelques actions d'éclat, parmi lesquelles il faut ranger celle de la frégate *le Tigre*, de 24, commandée par le sieur Fabre, officier bleu de Toulon[1], faisaient envisager avec confiance et affection la

[1] Il se fit abandonner, sous le cap Finistère, par une frégate anglaise de 38 canons, après quatre heures et demie d'une action des plus vives. En récompense de sa bravoure et de son habileté, cet officier fut fait lieutenant de vaisseau. Les armements en course de l'Océan avaient encore plus de succès que ceux de la Méditerranée.

marine marchande. On allait jusqu'à la considérer comme susceptible de régénérer la marine de l'État, et cette opinion, que beaucoup de personnes partageaient, était encore le fruit de la défaveur où étaient tombés les officiers de vaisseau, qui, à part le combat de Mahon, ne s'étaient montrés sur la mer, pendant le cours de cette guerre, qu'avec malheur ou honte.

Cependant les armateurs du port de Toulon essuyèrent aussi divers échecs, qui semblaient plus particulièrement réservés à ceux qui avaient armé les plus gros bâtiments.

Le vaisseau *la Sainte-Anne*, qui s'était déjà canonné avec la frégate anglaise *le Québec*, au détroit de Gibraltar, fut pris par l'amiral Hanke, au débouquement de Saint-Domingue.

L'Oriflamme fut capturé peu après sa sortie de Toulon, et n'atteignit pas le détroit.

Deux autres vaisseaux, *la Vierge de Santé* et *la Notre-Dame du Rosaire*, qui, après avoir longtemps attendu leur artillerie, prirent la mer avec seulement une quarantaine de canons de tous calibres, et étaient armés autant en marchandises qu'en course, furent gardés à vue pendant plusieurs mois, l'un à Oran, l'autre à la côte d'Espagne, par plusieurs vaisseaux de l'amiral Sunders. Ils y mangèrent non-seulement les vivres du vaisseau, mais encore le comestible du chargement. Le vaisseau *la Vierge de Santé*, à Oran, avait son ennemi mouillé à côté de lui, qui lui avait dit qu'une punition était attachée aux vaisseaux qui le tenaient bloqué, s'ils le laissaient passer. Cependant il profita d'un moment d'absence de celui-ci pour se réfugier à Carthagène. Mais les deux vaisseaux étaient hors d'état de suivre leur destination aux colonies, et le port entier, jugeant leur péril et leur mauvaise situation, opina pour les faire rentrer à Toulon. Les armateurs cependant voulaient qu'ils partissent, sans s'embarrasser qu'ils fussent pris; car, disait par réflexion M. Hurson, chez tous

les hommes, et surtout chez les négociants, l'intérêt particulier est la mesure des actions, et leur perte devait être moindre si les vaisseaux étaient capturés que s'ils revenaient à bon port. On promit de les décharger du payement de l'usure des agrès et d'autres redevances envers la marine; mais les armateurs avaient encore à ce compte trop de désavantage, puisqu'ils étaient obligés de payer la prime d'assurance, qui était un objet de 35 p. 100, indépendamment de la perte de leur mise dehors et des frais d'armement, tandis que, en cas de prise, ils n'étaient en perte que de la prime d'assurance; encore avaient-ils assuré la prime et la prime de la prime. C'est ainsi que la prise du vaisseau *la Sainte-Anne*, au retour de Saint-Domingue, avait été une bonne fortune pour les armateurs. Cet abandon des intérêts de la marine entre des mains qu'un intérêt opposé rendait souvent indifférentes, et pouvait rendre infidèles à l'honneur national, était un grand mal, et le vice des conventions ajoutait encore au préjudice que la marine en souffrait.

Cependant le retour des deux vaisseaux fut ordonné. Ils eurent le bonheur de rentrer à Toulon dans le mois de janvier 1762, avec une prise de seize canons faite dans la traversée [1]. Ils étaient délabrés, les équipages s'étaient révoltés. Celui de *la Notre-Dame du Rosaire* fut mis tout entier en prison, et il fut reconnu que le tort appartenait au capitaine. Les armateurs, abandonnant tout ce qui leur appartenait sur les vaisseaux, ne voulurent plus s'occuper ni de la solde des équipages, ni de leur conduite, et tous les marins vinrent à la fois réclamer les moyens de retourner chez eux à M. Hurson, qui, allant au plus pressé, leur fit délivrer une conduite, sauf ses réclamations aux armateurs, qui n'eurent aucun résultat. « Il faut espérer, dit M. Hurson, que la con-

[1] Ces deux vaisseaux, rentrés à Toulon, changèrent de nom, et furent appelés *le Hasard* et *la Rencontre*. *Le Saint-François de Paule* fut nommé *l'Aventurier*.

» duite de toute cette espèce de gens à qui l'on a confié les » vaisseaux du roi depuis deux ans guérira de l'enthousiasme » où l'on a été de ce qu'on appelle *marine marchande.* » Elle doit être protégée, mais elle ne doit jamais comman- » der; et ce qu'il y a d'assez singulier, c'est qu'il n'y a per- » sonne de plus dur et de plus injuste vis-à-vis des équipages » que cette espèce d'officiers-marins et leurs armateurs. On » trouvera toutes les ressources que l'on peut désirer dans la » marine militaire : il ne s'agit que de faire exécuter exac- » tement les ordonnances, et de faire envisager punition et » récompense. »

M. Hurson était frappé des inconvénients d'une tendance trop forte vers un système qui eût amené un déplacement dans la marine, et y aurait introduit indistinctement des hommes généralement moins instruits et moins sensibles à l'honneur que ceux qu'on y élève pour le service militaire. Il cherchait à arrêter le cours d'une décadence plus grande que celle que l'on avait alors à reprocher à la marine, et plus d'une fois déjà il avait essayé de donner de l'énergie à un ministère qui n'avait plus d'âme.

Cet état de choses se maintint jusqu'à la fin du ministère de M. Berryer, qui croyait ne pouvoir relever la marine malade que par une diète excessive. Il avait supprimé entièrement le département de Marseille (5 *décembre* 1759), et n'y avait laissé qu'un seul commissaire des classes comme dans les autres ports. Le département de Mahon fut également dissous (2 *décembre* 1760) ; les officiers, les entretenus, les troupes qui y avaient été affectées, revinrent à Toulon, et on n'y laissa que des agents d'administration, comme dans un port ordinaire de commerce. Le vaisseau *l'Hercule*, qui y servait d'amiral, étant hors d'état d'être réarmé, fut vendu sur les lieux pour la somme de 77,500 livres.

Le ministre ne voulut pas dépenser pour les ouvriers plus de 24,000 livres par mois, dont 18 à 19 mille livres pour le

courant, le reste pour l'arriéré. C'est ainsi que le port de Toulon s'alimenta depuis la fin de 1759 jusqu'en 1762. L'arsenal était toujours fermé pendant plusieurs jours de la semaine. Les ouvriers supportaient toutes ces privations avec une docilité et un dévouement que M. Hurson exaltait. On n'en avait conservé que l'élite, et l'intendant cependant les fit travailler si à propos, qu'il fit mettre à l'eau *le Sagittaire* dans le mois d'août 1761. Il n'y avait plus d'autre bâtiment sur le chantier, et, présentant au ministre, avec dessein, le recensement des bois : « Je n'ose, lui disait-il, vous proposer quelque » construction, quoique ce serait rendre la vie au port. »

Peu à peu s'enhardissant, il proposa de commencer deux vaisseaux, promettant de faire tous ses efforts pour ne pas augmenter les dépenses. « Ils n'iront pas bien vite, mais ils » iront, disait-il. De quelque façon que la paix se fasse, et il » faut espérer qu'elle sera prochaine, il importe que dans les » ports il y ait toujours un ou deux vaisseaux en construc- » tion, pour avoir toujours un certain nombre d'ouvriers qui » ne donnent aucune jalousie, et qu'on puisse augmenter sans » fairè beaucuop de sensation. » Mais M. Berryer était bien résolu de ne faire aucune construction, parce qu'il songeait toujours à retrancher encore une partie des fonds et des ouvriers.

Les bas officiers entretenus pour le service des galères furent en ce moment réduits à un très-petit nombre. On en avait supprimé quelques-uns lors de la réunion des galères à la marine ; « Mais, dit le ministre, dans ce premier arran- » gement on a eu trop d'égard à ces motifs de considération » particulière dont on a tant de peine à se défaire, et qui » mettent des obstacles et des restrictions à l'accomplis- » sement des projets économiques. » Il restait 9 galères dans le port; le nombre de tous leurs agents et sous-agents fut réduit sur cet effectif. Une plus grande réforme atteignit les ouvriers et marins entretenus des chiourmes, tels que proyers, pilotes, canonniers, remolats, barrilats, apprentis canonniers,

charpentiers, timoniers; on n'en garda que quelques-uns, parce qu'on ne comptait armer au plus que deux galères par an. Il y avait là une raison réelle de réforme, car les galères allaient s'effacer. Mais, en considérant de plus loin et de plus haut l'entretien, aussi constant qu'il l'a été, de tant d'officiers mariniers et marins qui faisaient la force de plusieurs équipages de ces grands navires à rames, et la réunion de tant de condamnés et esclaves qui n'étaient rassemblés dans l'origine que pour former leur chiourme, on reste frappé de l'évidence que la France avait senti, dès le principe, le besoin d'avoir une marine organisée et en état d'action immédiate; car ses galères étaient tenues constamment en état de sortir, et leurs équipages libres, plus qu'à moitié formés, n'avaient qu'à se recruter de quelques mariniers. La France avait donc cru nécessaire à sa dignité maritime de pourvoir à un entretien considérable, et n'en avait pas marchandé la dépense dans des temps où ses revenus étaient faibles. Lorsque les galères rendirent moins de services, n'aurait-il pas été naturel de transporter quelque chose de ces idées, dans une proportion quelconque, de la marine des galères sur la marine des vaisseaux? Mais la pensée n'en vint pas; l'embarras des finances ou la condition des traités ne l'eussent pas permis, et on laissa s'évanouir la résolution première et fondamentale d'une marine entretenue.

C'était un temps de réduction dans toutes les parties; il n'en est pas une qui ne s'en ressentît. Les compagnies franches furent réformées à 50 hommes. Pour atteindre à une suppression de quelques gardiens de plus, le ministre crut ou feignit de croire que les 11 pontons qu'il y avait dans le port n'étaient pas nécessaires, que sans doute il en était plusiers qui ne pouvaient plus servir, et que, dans ce cas, il fallait les démolir et en renvoyer les gardiens. L'intendant répondit que ces bâtiments étaient si utiles dans les armements, qu'ils en faisaient la plus grande célérité; qu'on ne

saurait en avoir trop, et que, d'ailleurs, ceux qui existaient n'étaient pas dans le cas d'être démolis par trop de vétusté.

Cette passion de l'économie fit manquer M. Berryer d'humanité et de politique dans une autre occasion. Les prisonniers faits par les Anglais dans la Méditerranée étaient tout de suite renvoyés par des parlementaires de Gibraltar à Marseille, où l'on rendait le peu de prisonniers anglais que l'on prenait. Ils peuvent nous en donner 12 ou 15 pour un, dit M. Hurson. Ils faisaient ces échanges presque sans compter, pour débarrasser Gibraltar de bouches inutiles, mais ils faisaient payer le parlementaire aux Français; au lieu qu'en Angleterre, se souciant peu de rendre les prisonniers, ils ne rendaient qu'un pour un, et chaque nation payait son parlementaire. M. Berryer trouva l'arrangement dans la Méditerranée onéreux et voulut que l'on y renonçât, s'imaginant ainsi gêner les Anglais, en leur laissant des bouches inutiles à Gibraltar. M. Hurson s'anima assez pour lui faire changer de dessein, en lui représentant que les Anglais feraient alors passer leurs prisonniers en Angleterre; ce qui leur serait facile; et que, ce moyen privant la France de ses prisonniers, la marine et les familles des matelots en auraient eu trop à souffrir.

Trois parlementaires, arrivant à la fois dans le mois d'août, causèrent une dépense de plus de 40,000 livres. On fut obligé d'emprunter cette somme, ce qui épuisa les ressources du port pour deux ou trois mois.

Dans l'impossibilité de payer le fret urgent de deux capitaines hollandais qui avaient apporté du chanvre, le ministre permit que le correspondant du fournisseur disposât d'une partie des chargements pour la vendre et satisfaire les capitaines.

Les faibles fonds qui étaient envoyés au port mensuellement consistaient en des papiers à des échéances fort éloignées, et étaient souvent absorbés par d'autres destinations qu'ils

recevaient à Paris. Les écritures des comptes arriérés, qui sont peu de chose dans les temps ordinaires, avaient augmenté prodigieusement, et il y avait dans l'administration un désordre que M. Berryer ne s'abstenait pas de reprocher.

Les officiers et les salariés, gênés par les retards des payements, étaient encore appauvris par le payement d'une double capitation, à laquelle ils avaient été soumis par un édit de février 1760. Elle réduisait leurs appointements à très-peu de chose, et les vives représentations du commandant et de l'intendant n'avaient pu les en dispenser. Cette double capitation ne cessa qu'en 1764.

21 *septembre* 1760. — M. Berryer avait défendu la sortie absolue des copeaux aux ouvriers de l'arsenal; ce qui leur était d'autant plus sensible qu'il leur était dû plus d'une année de solde. L'intendant réclama un adoucissement ou une compensation à cette mesure. Cette discussion excita leur vivacité; ils trouvaient impossible à exécuter ce qu'ils se proposaient réciproquement. M. Hurson égaya le ministre en lui racontant la plaisanterie d'un ouvrier qni avait caché sous sa veste une grosse pierre, comme si c'était du bois. Cette affaire occupa longtemps la correspondance; le ministre perdait du temps à des minuties. La conclusion fut de donner le déblayement du port à un prix fait de 367 livres par an.

Le ministre avait eu le désir, plutôt que le projet formel, d'ouvrir un hôpital de la marine de Toulon. La situation des finances ne permettait pas d'acheter un emplacement, et on avait eu l'idée de prendre quelqu'une des maisons religieuses. La maison des Jésuites avait paru la plus commode. « Je ne » songerais à cet arrangement, dit le ministre, qu'autant que » les Jésuites m'en feraient eux-mêmes la proposition, et » ce serait une preuve de zèle et de charité dont Sa Majesté » leur saurait gré. »

Des frères religieux qui desservaient l'hôpital de Brest vinrent et proposèrent de faire un hôpital de l'atelier de la

manufacture, en y joignant une partie du premier étage de la corderie et donnant l'entrée du côté du champ de bataille. Cette proposition ne pouvait être acceptée, parce qu'elle aurait dérangé les localités de l'arsenal et aurait occasionné de grandes dépenses, qui seraient tombées en pure perte lorsqu'il aurait été question de faire un hôpital neuf.

Cependant M. Hurson mit de l'ordre dans la comptabilité des hôpitaux et dans la rédaction des états de journées des malades. Il révoqua un concierge qu'il trouva placé à l'hôpital des chiourmes avec des appointements d'officier; homme très-protégé, dit-il, parce qu'il avait été un excellent cuisinier. Il ne voulait appeler à ces places de repos et de récompense que d'anciens serviteurs de l'État, et non des serviteurs des particuliers. Les galeux et les vénériens avaient continué d'être traités suivant un marché passé avec un chirurgien, qui les tenait dans une maison particulière. Le ministre ordonna qu'ils fussent admis à l'avenir à l'hôpital des chiourmes, afin qu'il n'y eût que deux hôpitaux, ce dernier et celui du Saint-Esprit, où les marins étaient admis sur le pied de 17 à 20 sous par jour, quoique l'arsenal fournît les meubles, le linge et les ustensiles de ses malades.

Grand partisan des entreprises, M. Berryer, tout en trouvant la régie de l'hôpital des chiourmes bien montée et économique, persistait à penser que l'administration serait simplifiée par une entreprise, à l'exemple de Brest, de Rochefort et des hôpitaux militaires. M. Hurson combattait cette opinion ; il pensait que la régie devait être préférée à tout autre genre d'administration; d'autant plus qu'elle emportait avec elle un grand bien, qui était de ne pas abandonner les sujets de la marine à des mains intéressées; que les entrepreneurs étaient prompts à se plaindre dès qu'on voulait les obliger à remplir exactement leurs engagements. « Je ne sais si je me » trompe, disait-il, mais il me semble qu'avec des idées » droites et de l'amour pour le travail, il n'y a presque rien

» en fait d'administration dont on ne puisse venir à bout; il » n'est question que de monter la machine; et je crois, en » vérité, que les entreprises, en général, ont été occasionnées » par la paresse des chefs de détail, celle des bureaux à qui » l'on rend compte, et qui souvent n'ont pas la patience de » faire un examen suivi. Je vous demande la permission, » monseigneur, d'y ajouter souvent celle des ministres; car » je ne crains pas que cela puisse vous être adressé. — » Nous avons deux vues principales dans l'administration des » hôpitaux : 1° la conservation des hommes; 2° le moins de » dépense que faire se peut. L'expérience nous apprend que » le gain sordide est le but principal des entrepreneurs; plus » l'entreprise sera à bon marché, moins on remplira la pre- » mière vue, qui sans contredit est la plus importante, parce » qu'il faut que ces gens gagnent; et, pour lors, ils le feront » aux dépens de la vie des hommes. » Le ministre rétorquait ces arguments; il croyait fermement qu'on pouvait obtenir ces deux vues dans l'entreprise; qu'un entrepreneur est surveillé par un intendant, un commissaire et d'autres agents, que s'il fait mal son service, on le fait faire à ses dépens, et on le punit sévèrement. « Un entrepreneur, dit-il, est obligé à une sage économie, parce que c'est sa propre chose qu'il gouverne, et qu'il est intéressé à ne point souffrir de déprédations pour trouver un bénéfice raisonnable. Dans la régie, beaucoup de petits objets se négligent, qui, réunis, font nombre et la dépense augmente sans qu'on s'en doute. » — Cependant cette discussion se prolongeant, il finit par céder, disant à M. Hurson : « Je passe condamnation, » puisque vous le voulez, sur l'avantage de la régie sur l'en- » treprise. »

Les formules de M. Berryer étaient de simplifier les détails, de diminuer les embarras, et de fermer la porte aux abus. Il était obligé de se montrer sévère, souvent grondeur. Il admettait pourtant la discussion, paraissait s'y plaire, et trouvait

toujours les moyens de satisfaire ce goût, dans lequel souvent il faisait briller son esprit.

Les journées et les vacations de voyage ne furent accordées qu'en des cas très-rares, et parurent presque supprimées.

Il y avait eu abus dans les rationnaires, d'après un très-ancien pli, à titre de douceur ou d'émoluments. M. Hurson y mit ordre. Le ministre, l'approuvant, ne voulut point qu'il y eût d'autres rationnaires que pour les vaisseaux à la mer ou en armement, et, dans les hôpitaux, aux seuls malades. Il voulut supprimer toute cayenne, considérant que c'était là un des plus vieux et des plus graves abus de la marine. A cet égard, M. Hurson lui fit entendre qu'il n'y aurait point de cayenne en permanence; mais qu'à Toulon on continuait de donner ce nom au dépôt qui se faisait à bord du vaisseau amiral, des marins jouissant de la ration, lorsque les vaisseaux étaient en armement, et qu'on ne pouvait y établir la chaudière.

Les forçats qui composaient les chaînes étaient, à leur arrivée à Toulon, gardés pendant trois jours à l'hôpital, suivant une ancienne autorisation. Le ministre révoqua cette mesure, malgré les observations de l'intendant, qui représenta que ces gens, après une route pénible, avaient besoin de se refaire; ce qui n'était guère possible avec la ration ordinaire de forçat, et que cette précaution pouvait préserver le bagne de maladies épidémiques.

Le ministre renouvela la défense de délivrer aucun effet de l'arsenal à qui que ce fût sans son ordre, et régla qu'on ne l'obtiendrait jamais qu'à condition du payement comptant et du quart en sus pour les effets neufs.

Il refusa les achats ordinaires de feuilles d'or pour la décoration des vaisseaux, disant que l'intention du roi était qu'à l'avenir aucune partie des vaisseaux ne fût dorée.

Il s'attacha à la suppression des plus petites dépenses; il réforma même celle des chats entretenus dans les magasins

pour la destruction des rats, quoiqu'il n'en coûtât que 12 sous par jour.

Un grand nombre de ses économies, qu'il n'est pas possible de rapporter toutes, pourraient offrir d'utiles exemples, si on y puisait avec modération; mais il en est une vers laquelle il était poussé par un système bien étroit et bien injuste, c'était relativement aux pensions des anciens serviteurs. « Je de-» mande, écrivait-il de sa main, quelle raison il y a, parce » qu'un homme a joui pendant trente ans d'un état fort doux » et d'un bon traitement, pour qu'on ne puisse pas s'en dé-» faire sans obligations envers lui, quand cela convient à de » meilleurs arrangements. Ce n'est pas le moyen de suppri-» mer les abus; c'est la source de toute paresse et négligence, » et c'est principalement dans la marine que ce défaut s'est le » plus introduit et enraciné. » M. Hurson était d'un tout autre sentiment. Une polémique s'était engagée entre eux au sujet de M. de Lugny, commissaire devenu infirme, qui sur la fin de ses jours n'avait obtenu qu'une pension de 400 liv., tandis que des commissaires avaient obtenu trois ou quatre fois autant, et des écrivains jusqu'à la somme de 720 liv. dans le commencement même du ministère de M. Berryer. Les pensions étaient, à cette époque, fixées arbitrairement et non sur la durée des services. M. Hurson réclama en faveur de M. de Lugny avec tant de chaleur et d'opiniâtreté, comme il le disait lui-même, mais en même temps avec tant de raisonnement et de délicatesse, laissant toujours au ministre le mérite de la bonté qu'il réclamait pour ce commissaire, qu'à la fin, soit lassitude, soit qu'il fût désarmé par tant de raisons et de supplications, M. Berryer augmenta la pension jusqu'à 1,200 liv. Les lettres de M. Hurson en faveur de M. de Lugny sont des modèles de logique et de sentiment.

Il avait plaidé avec le même cœur pour la pension de deux artistes que leur âge avait mis à la retraite, l'Hermitte, maître peintre, et Lange, maître sculpteur. Ce dernier était âgé de

quatre-vingts ans ; il le louait d'avoir fait dans la porte de l'arsenal un monument qui faisait honneur à la France (*octobre* 1760). Il ne put obtenir pour lui qu'une pension de 400 liv. Le vieillard n'en jouit pas longtemps : il mourut le 12 janvier suivant.

Dans une autre occasion où il s'agissait des maîtres des ateliers, l'intendant, tout en entrant dans l'idée favorite du ministre, lui écrivait : « Je regarde l'économie comme absolu-
» ment nécessaire dans une administration ; mais souvent elle
» ne consiste pas à ménager une centaine de francs, elle doit
» s'étendre au delà du moment présent. C'est une très-bonne
» économie que d'avoir à la tête des ateliers des maîtres
» sages et entendus. Pour les avoir, il faut les payer ce qu'ils
» valent, c'est-à-dire leur donner de quoi vivre. Pour les con-
» server, il faut qu'ils puissent espérer que leurs anciens ser-
» vices leur seront comptés pour quelque chose, et que dans
» leur vieillesse ils ne mourront pas de faim et auront une re-
» traite honnête. » — « Ce sont les maîtres, ajouta-t-il, qui
» font le travail, en qui réellement on peut avoir confiance,
» qui nous donnent les meilleures instructions. Nous serions
» tous mille fois plus habiles et plus attentifs que nous ne
» sommes, que sans eux le travail n'irait pas, ou irait mal. »

L'extrait qu'on va lire d'une lettre de M. Hurson, émargée de la main de M. Berryer, se rattache, dans une de ses parties, à la discussion des pensions. Elle fera voir, en outre, ce que chacun d'eux pensait sur d'autres questions qui occupaient la pensée du moment.

Monseigneur,	APOSTILLES DU MINISTRE.
Une de vos observations m'a inquiété, c'est celle où vous dites que vos principes sont différents des miens ; c'est au sujet de la considération que je croyais nécessaire aux officiers et agents supérieurs de la marine.	
Voici, Monseigneur, quelle est mon idée : Il n'y a point d'Etat qui ne doive	

avoir son espèce de considération; elle vient de l'État lui-même ou du mérite des sujets.

Lorsqu'on veut que des particuliers qui entrent dans un État y fassent leur devoir, il faut les encourager par des récompenses, ou les intimider par des punitions; mais je crois que ces deux grands mobiles des hommes doivent presque aller de pair, et que la même main qui punit les plats et mauvais sujets doit récompenser ceux qui font bien leur devoir.

Quand je parle de récompenses, je ne parle pas des pécuniaires; je conçois que dans aucun temps elles ne doivent être multipliées, et qu'il y a des temps où nécessairement elles sont rares, comme dans celui-ci. Mais, Monseigneur, une marque de satisfaction, une lettre agréable de votre part vaut toutes les récompenses pécuniaires, et je vois ici très-clairement l'effet qu'elles font.

J'ai eu l'honneur de vous marquer que la modicité de la retraite de M. de Lugny faisait tort à tout le corps de l'administration, parce que, M. de Lugny étant connu ici pour un bon sujet et un honnête homme, on pouvait croire que vous mettiez à ce taux la retraite des commissaires. A ce moyen, plus d'émulation, plns d'envie de bien travailler; car enfin il n'y a point d'homme qui n'envisage que le temps de sa retraite arrivera, et qui ne soit excité à avancer en grade par la considération d'une récompense honnête, lorsque son âge et ses infirmités l'obligeront de se retirer. S'il voit qu'il ne puisse compter sur rien, et que son âge ou son travail ne la lui procureront pas, il se relâche, et le service en souffre.

Voilà précisément sur quoi j'ai voulu dire que mes principes étaient différents de ceux de M. Hurson. J'ai pensé que je ne pouvais ni ne devais traiter M. de Lugny comme un commissaire dont j'aurais été fort content. Voilà pourquoi j'ai voulu mettre une différence dans le traitement, sans quoi, d'après ses propres principes, il serait égal de bien ou de mal faire, puisqu'il s'ensuivrait un traitement égal. Il est bien sûr qu'il faut punition et récompense, rien n'est si vrai; mais malheureusement, par notre constitution et notre façon de gouverner, nous récompensons beaucoup et nous ne punissons guère, ou, pour mieux dire, point; et nous n'avons pour ainsi dire d'autre façon de punir que le refus des grâces que l'on demande.

C'est là aussi ce que j'ai voulu dire dans la lettre que j'ai eu l'honneur de vous écrire sur la double capitation. Ma réflexion tombait principalement sur le corps des officiers.

J'ai fait tout ce que j'ai pu pour tâcher d'épargner aux officiers de marine la double capitation; mais M. le contrôleur général a été inexorable là-dessus, et j'ai été obligé

Il est certain qu'il n'y a point de corps plus mal payé et moins payé que celui des officiers de la marine.

Il est certain que jamais il n'y a eu d'augmentation de traitement dans ce corps, pendant que tous les corps militaires ont été augmentés, et que le moindre capitaine d'infanterie a plus que le capitaine de vaisseau.

Il est certain que depuis trois ans il y a eu dans ce corps bien de la mauvaise conduite, soit par défaut de discipline, soit par l'insubordination, soit par défaut de capacité. Cependant on n'a vu punir personne, et les bons sujets de ce corps, car il y en a, et assez pour rendre de grands services, se trouvent nécessairement confondus avec les mauvais. Ils voient qu'il partagent tous l'espèce d'inutilité, même de mépris, où est tombé ce corps; que leurs appointements ne leur donnent pas de quoi vivre, car il ne reste plus au capitaine de vaisseau que 1,400 et quelques livres; et il n'y a pas ici de quoi avoir un valet. Cela les abasourdit et leur ôte toute espèce d'émulation, parce qu'ils ne trouvent dans leur état ni honneur ni profit.

Je vous demande mille pardons, Mon-

de céder après l'arrêt du conseil qu'il a fait rendre.

Cela n'est pas tout à fait exact : un officier de terre n'a rien du tout, quand il n'a pas un service actif.

Un lieutenant général de terre, un maréchal de camp, n'a rien du tout, quand il n'est pas employé. — Un lieutenant général de marine et un chef d'escadre ont 12,000 liv. et 6,000 livres sans faire aucun service, et sans être assujettis à aucune résidence.

Un capitaine d'infanterie a un traitement, parce qu'il a un service et qu'il est obligé d'entretenir une troupe. Il est vrai qu'un colonel n'en a point depuis quelques années, et qu'il a un traitement; mais il est obligé d'aller tous les ans passer un certain temps à son régiment. Il fait ce voyage à ses frais, et il a payé fort cher ce régiment, qu'il perd à sa mort. L'officier de marine n'achète rien, et ne fait pas un pas pour le service qu'on ne lui paye une conduite et des vacations.

Il résulte de tout ceci que chaque corps a sa composition, ses avantages et ses inconvénients.

Si l'esprit du militaire de la marine était meilleur, ils contribueraient à le défaire des mauvais sujets. C'est ainsi que les officiers de terre en usent parmi eux; mais dans la marine ils se haïssent tous entre eux, et seraient fort fâchés que l'on prît des moyens pour se défaire de ceux dont ils ne font aucun cas.

Elle ne m'a point du tout déplu :

seigneur, si la phrase dont je me suis servi vous a déplu. Je vous assure que ce n'était pas mon intention : je connais trop la pureté et la sagesse de vos vues, et je regarde comme mon devoir le plus essentiel de tâcher de m'y conformer.

Je suis, etc.

HURSON.

Toulon, 28 avril 1761.

je trouve très-bon que M. Hurson m'écrive naïvement ce qu'il pense; mais je lui demande la permission de lui dire ce que j'en pense à mon tour. Je l'écris au courant de la plume, et il doit me connaître assez depuis le temps pour savoir que, comme je pense vivement, je m'exprime souvent vivement et brièvement. Mais il doit être sûr que cela ne diminue point ma confiance ni mon amitié pour lui.

Ce 6 mai 1761.

Mai 1761. — Cependant le port de Toulon craignait des entreprises de la part de l'amiral Sunders. L'escadre anglaise se renforçait tous les jours de bâtiments arrivant de Gibraltar. Les batteries de la rade étaient si faibles qu'on n'aurait pas été étonné de voir les Anglais, par un coup hardi, venir mouiller à l'ouest du fort de l'Éguillette, et foudroyer de là l'arsenal sans rien craindre. On se proposait, pour y obvier, d'élever une batterie à Castigneau. Il n'y avait pas alors un bâtiment pour veiller à l'entrée du golfe, où tout navire, en montrant pavillon français ou neutre, pouvait pénétrer, examiner les batteries, enlever même les bateaux. Une felouque fut alors armée pour stationner entre les deux tours. Elle coûtait 33 livres par jour; dépense que le ministre recommanda fort de faire cesser aussitôt qu'il serait possible. Le ministre fut le premier à rassurer le port, en lui apprenant que l'escadre anglaise n'avait point de troupes de débarquement.

Deux vaisseaux de cette escadre avaient arrêté un navire hollandais chargé de munitions navales pour le port de Toulon. Ils firent jurer au capitaine, sous peine d'être capturé, qu'il irait décharger ses marchandises à Villefranche. Le port fut pendant un instant bien aise de cet accident; car il était fâché de voir arriver ce bâtiment, dont le nolis seul devait faire une brèche considérable dans ses finances. Pourtant, comme sa cargaison était très-précieuse, et qu'il n'y avait pas une seule

pièce de mâture dans l'arsenal, la détermination fut prise de la revendiquer ; mais la cour de Turin, à l'instigation de l'ambassadeur d'Angleterre, effrayée d'ailleurs de quelques menaces, craignait de rompre la neutralité si elle autorisait la sortie des mâts pour Toulon. Cependant, il s'armait journellement à Villefranche de petits corsaires anglais, ce qui était bien plus contraire à l'esprit exact de neutralité dont la cour de Turin faisait parade. Après beaucoup de délibérations et d'hésitations, on prit le parti, par l'intermédiaire d'un correspondant affidé, d'assembler secrètement les mâts en radeaux et de les faire sortir du port, comme si on voulait les diriger sur Gênes. Deux galères envoyées en ce moment à Antibes allèrent les prendre au large, et les remorquèrent jusqu'à Toulon. Cet enlèvement des radeaux fit sensation à Villefranche. La cour de Turin s'y montra partiale au point qu'on craignit que, poussée par les Anglais, elle ne se servît de cette raison apparente pour se déclarer contre la France.

Dans le courant de l'année, le vaisseau turc, la capitane, nommé *la Couronne ottomane*, fut hardiment enlevé par des esclaves chrétiens et conduit à Malte. Le roi de France l'acheta pour le rendre au Grand Seigneur. Le projet fut d'abord de le faire venir à Toulon; mais il y avait plus de promptitude et moins d'embarras à l'armer et équiper à Malte. La frégate *l'Oiseau* lui porta un équipage, et l'escorta jusqu'à Constantinople, d'où elle revint en mai 1762. Le prix d'achat fut de 160,000 livres payées en munitions, expédiées de Toulon à l'ordre de Malte.

M. Berryer était devenu garde des sceaux le 13 octobre, et avait remis le portefeuille à M. de Choiseul. M. Hurson, appelé à Paris pour être consulté sur l'état de la marine, s'y rendit à la mi-novembre. Il s'y occupa beaucoup des affaires du port, et prit une grande part aux travaux qui s'y traitèrent.

LIVRE QUINZIÈME.

DE 1761 A 1767.

Réunion des départements de la guerre et de la marine. — Le duc de Choiseul ministre. — Il veut relever la marine. — Éliminations. — Sages recommandations. — Dessein d'entretenir à Toulon trente vaisseaux. — Dons de vaisseaux faits par les provinces. — Constructions. — Dix vaisseaux arment et croisent dans la Méditerranée. — Commandement de M. de Bompar. — Conclusions de la paix. — Croisière devant Alger et Maroc. — Expédition en Corse. — Avancements donnés facilement aux équipages. — Observations sur le désœuvrement des officiers. — Émigration de familles allemandes à Cayenne. — Ordonnance de 1765. — Autres ordonnances. — Nomination d'ingénieurs. — Séparation de la guerre et de la marine. — Organisation de troupes pour la marine. — Administration de M. de Choiseul.

Le duc de Choiseul était ministre de la guerre et de la marine. La réunion de ces deux départements fut la suite d'une opinion qui se forma alors sur l'utilité de leur concentration dans une même main. Le vœu en fut exprimé dans un mémoire sorti de la plume d'un officier de la marine, et qui précéda de bien peu cette mesure d'État [1]. Il représentait que la séparation des deux ministères était défectueuse et souvent très-nuisible, parce qu'ayant le même objet en commun, qui est la protection et la défense de l'État, deux personnes ne pouvaient pas toujours se lier assez intimement pour la parfaite

[1] J'ai ce mémoire manuscrit sous les yeux ; il porte en marge : « Je dressai » ce mémoire en décembre 1760 ; j'en insérai le précis dans une lettre à M. le » maréchal de Belle-Isle, en janvier 1761, et le conseil du roi adopta tout de » suite mon idée. » Ce mémoire est si faiblement écrit, que je serais étonné qu'il eût fait seul l'effet dont l'auteur s'est flatté.

conciliation de leurs projets; que leurs vues ordinaires ne portaient que sur l'extension de tout ce qui regardait leur ministère; que le conseil du roi avait souvent besoin de toutes ses lumières pour leur prescrire des limites, et que de là un indécent et continuel combat des intérêts du chef de la mer contre ceux du chef de la terre, presque toujours mus par des motifs personnels et des usurpations réciproques; enfin il attribuait la chute et la destruction de la marine au manque d'harmonie, ou, pour mieux dire, à la séparation des deux ministères. Il exposait que, dans leur lutte, le département de la guerre emportait tous les fonds, tandis que ceux accordés à la marine étaient extrêmement bornés; qu'autrefois le portefeuille des finances entre les mains de Colbert suppléait à la réunion proposée. C'était le manque actuel de fonds qui avait précipité encore la perte de la marine, obligée d'acheter tout plus cher et plus mauvais. L'on se plaignait de la qualité des poudres, des voiles, des cordages et de toutes les munitions navales; les retards dans le payement des équipages en occasionnaient la désertion; enfin le ministre était forcé à des lésines, à des retranchements aussi dangereux à la sûreté de l'État que honteux à la gloire du roi; et le mémoire citait à cette occasion l'abandon du port de Marseille, malgré les représentations de tous les officiers généraux et le cri de tous ses habitants.

1762. — Le rétablissement de l'arsenal de Marseille fut sans doute une conséquence de cette manifestation. Il fut une des premières opérations du nouveau ministre. D'après une décision du 28 janvier, le local dut être divisé en deux parties, une pour un entrepôt d'artillerie, et l'autre pour la marine; cette dernière devait comprendre les bassins pour construire, les galères, les magasins, l'hôpital, un bagne pour les forçats invalides, enfin tout ce qui serait nécessaire pour le rétablissement de la marine en ce port, sur le pied de six galères, et des autres bâtiments que le roi jugerait à propos dans la suite

d'y affecter. Marseille devait former un petit département. Cette nouvelle installation fut faite dans le courant de l'année. Toulon ne garda que deux galères, avec un fond de 600 forçats qui y furent logés, et toutes les autres furent renvoyées à Marseille avec leurs chiourmes.

Cette disposition permit de rendre les magasins particuliers à leur premier usage. On s'était plaint qu'au désarmement des vaisseaux, au lieu d'arranger les effets encore en état de servir, pour en faire usage dans une autre campagne, on les laissait souvent traîner sans les visiter, d'où résultait que la plus grande partie en était dissipée ou brisée, et qu'il fallait faire à neuf bien des choses. Chaque vaisseau et chaque frégate dut avoir dorénavant son magasin.

M. de Choiseul eut la noble ambition de relever la marine dans son personnel et dans sa force matérielle. Après la sécheresse étroite de M. Berryer, on vit avec joie un ministre d'une âme active et libérale. Une de ses premières pensées fut de régénérer et d'encourager à la fois le corps des officiers de la marine, que les malheurs et les fautes de la guerre tenaient humilié. Le roi s'est déterminé, dit-il, après un examen particulier, à faire une réforme dans les différents grades, de ceux qui par leur âge, leurs infirmités, ou par *d'autres motifs*, lui ont paru dans le cas d'obtenir la retraite; il fit une large élimination et remplaça les officiers réformés par une jeunesse plus ardente et déjà ambitieuse. Du même trait, il augmenta les appointements depuis longtemps stationnaires [1]. L'ordonnance du 11 janvier 1762 voulut que les officiers, chez qui l'esprit mercantile avait pénétré, animés désormais du seul désir de la gloire et de l'honneur, ne se laissassent plus entraîner par des vues qui les éloignaient du véritable objet de leurs fonctions. Il en usa de même vis-à-vis

[1] Les commandants de la marine, qui, avec leurs appointements, avaient un supplément de 6,000 livres, l'eurent de 18,000 livres, afin qu'ils pussent représenter avec la dignité convenable.

des officiers civils, sur lesquels aussi il fit peser la réforme et dont il diminua le nombre. En même temps il donnait des instructions pour remettre la discipline et la subordination dans chaque corps, et éviter d'un corps à l'autre ces luttes de personnes qui troublaient le service. M. Bompar, commandant de la marine, arrivant à peine, répondit qu'il ne pouvait exprimer le bon effet que ces exhortations avaient produit dans tous les esprits (21 *février*); il promettait son attention à les y entretenir, à remédier tout de suite aux moindres écarts, et il protestait de l'envie unanime de travailler à la gloire du ministre, seul et vrai protecteur de la marine.

De sages recommandations s'adressèrent aux officiers civils pour régler leur devoir, pour former leur instruction, et assurer l'avancement, plus prompt que par le passé, de ceux que leurs talents feraient juger dignes de parvenir aux hauts emplois. Le ministre espérait que le traitement avantageux accordé à ceux qui étaient conservés exciterait en eux l'émulation et la probité si nécessaires pour le bon ordre, pour l'économie et l'activité de l'administration. Il faudra surtout détruire, ajouta-t-il, les faux principes, les préjugés et les écarts de conduite qui leur ont souvent donné des ridicules, et les accoutumer à ne chercher la considération et les égards qu'ils doivent attendre de moi et de tous ceux qui sont au service, que de leur honnêteté, leur circonspection, leur amour pour le travail et l'exactitude à leurs devoirs.

Mais le port entier se ranima à l'annonce que fit le duc de Choiseul, à peine entré au ministère, du dessein arrêté d'entretenir dorénavant au port de Toulon, 30 vaisseaux, et de faire immédiatement les approvisionnements de bois et de matériaux pour compléter ce nombre. On y vit la renaissance du travail, l'éveil de la prospérité. M. de Choiseul voulut satisfaire à l'espoir, qui avait motivé la réunion des deux départements, que l'État serait moins parcimonieux envers la marine; il éleva le budget du port, et fixa même des sommes

pour payer l'arriéré [1]. Mais ce qui surtout fit abonder les fonds, ce furent les dons faits à la marine par les états des provinces, par les corps, les villes, qui, dans un grand élan d'enthousiasme, votèrent de toutes parts des vaisseaux au roi, pour la régénération de la marine. Les états de Languedoc offrirent les premiers un vaisseau de 80; les receveurs généraux des finances, un de 74; la construction en fut tout de suite ordonnée à Toulon, et ils furent nommés *le Languedoc* et *le Zélé*. Trois autres vaisseaux dont les noms annoncent l'origine : *la Provence,* de 64, *la Bourgogne* et *le Marseillais,* de 74, les suivirent de près dans les ordres donnés. On aurait voulu que ce dernier, *le Marseillais*, donné par le commerce de Marseille, y fût construit; mais le peu de profondeur du port présenta à ce désir des obstacles invincibles.

Des provinces trop pauvres pour offrir des vaisseaux entiers votèrent des portions de vaisseau, ou des approvisionnements de leur sol. Ainsi les états de Bigorre offrirent tous les bois qui s'y trouveraient propres à la construction, se chargeant de l'abatage, de la façon et du charroi jusqu'à l'extrémité de la province; un charpentier fut envoyé pour cette exploitation. Cet élan universel, dû en grande partie à la confiance qu'inspirait le nouveau ministre, refit une armée navale que la France trouva à sa prochaine guerre [2].

Le ministre aurait voulu que les cinq vaisseaux ordonnés

[1] Il fut accordé en 1762 :

Pour l'arriéré de 1760.	536,662 fr.
— 1761.	1,504,733
Pour les dépenses ordinaires de 1762.	2,958,605
Pour les armements, constructions et approvisionnements extraordinaires de 1762.	5,500,000
	10,500,000 fr.

[2] Le père Daniel, dans ses *Milices françaises,* donne le nom et l'origine de quatorze vaisseaux et une frégate construits dans les divers ports, et ajoute que ce nombre fut augmenté de plusieurs autres vaisseaux et frégates, pareillement votés.

fussent mis en chantier dans le courant de l'année; mais il y avait trop peu de bois de fort échantillon; il n'en fut commencé que trois qui furent donnés à l'entreprise. On supprima dans leur construction les chambres de la dunette, suppression qu'il était question de faire à tous les vaisseaux nouveaux, sous la réserve cependant que si un officier général était du goût de ces chambres, il faudrait les y faire.

En attendant que tous les chantiers fussent occupés par des vaisseaux, le ministre ordonna de construire 4 chebecs, de 20 canons de 8, véritables corvettes par leur force et leurs équipages. Il pressa leur construction pour les envoyer croiser avec les autres que le port possédait, qui, fins marcheurs à voiles latines, ayant des qualités supérieures, avaient fait beaucoup de prises, et avaient toujours échappé aux ennemis. Il fallait qu'ils fussent finis au mois de juin; ils le furent en effet, et armés aussitôt, ils allèrent croiser sur la côte. Le comte d'Estaing, déjà entré dans la marine, voulut faire une campagne sur un de ces chebecs comme volontaire.

La guerre continuait. Le duc de Choiseul ne voulut pas laisser timidement dans les ports le peu de forces qui restaient à la marine. Il ordonna de bonne heure l'armement de tous les vaisseaux du port de Toulon qui pourraient être mis en mer. Il s'en trouva dix, avec deux frégates et les chebecs. Le commandement en fut donné à M. de Bompar, qui retint en même temps le commandement du port.

Cette escadre fut armée avec la plus grande diligence et avec facilité. Tout le monde s'y était porté avec zèle, en suivant le bon ordre et l'esprit de détail du capitaine du port Truguet. Le ministre en témoigna sa satisfaction, mais la formation des équipages alla lentement. Les quartiers étaient épuisés par les pertes de la guerre, par la captivité d'un grand nombre, et la dispersion générale des matelots cherchant à vivre. Beaucoup de matelots du Languedoc avaient été levés depuis peu pour Rochefort, où ils ne s'étaient pas rendus,

quoiqu'ils eussent reçu des avances. On n'osa sévir contre des levées entières, et on tâcha de les faire venir à Toulon; on y renvoya tous les Provençaux qui étaient à Rochefort et à Brest. Cependant les levées dans les quartiers étaient rigoureuses. L'intendant et le ministre, importunés tous les jours de demandes d'exemption, appuyées de mille subtilités et recommandations, donnaient l'exemple d'être inexorables. Des capitaines au long cours qui n'étaient que matelots au service furent embarqués comme matelots.

Le ministre se déchargea en cette circonstance d'une fatigue qui ne pouvait plus avoir d'effet utile. L'esprit d'envahissement avait trouvé moyen de faire des classes, un état à part qui n'était presque plus sous l'inspection des intendants. Les bureaux des classes à Versailles en avaient pris la direction absolue, et, trop crédules ou trop faibles devant les sollicitations, il était rare qu'une personne s'intéressant en faveur d'un matelot ne trouvât à s'y faire écouter. C'était une direction facile dans un temps de régularité, mais impossible dans des temps difficiles où il fallait conduire les choses de plus près. Le duc de Choiseul comprit, sur les représentations qui lui furent faites, que les classes ne pouvaient bien aller qu'elles ne fussent dirigées du chef-lieu du département, et il en rendit le gouvernement aux intendants, déterminé à s'adresser à eux pour les levées, et voulant que les commissaires des classes leur rendissent compte et reçussent leurs ordres.

On eut l'idée de recourir aux garde-côtes, et le ministre écrivit au maréchal de Villars, gouverneur de la Provence, et à M. de la Tour, intendant, pour les inviter à engager les garde-côtes à servir volontairement dans la marine, promettant qu'ils recevraient des gratifications et qu'ils ne seraient pas classés. On avait fait marcher des piquets de soldats garde-côtes de Bretagne et de Normandie pour l'escadre de M. de Conflans. Mais on ne trouva point dans ceux de Provence la bonne volonté que l'on cherchait, ni dans les ou-

vriers de l'arsenal sur lesquels on avait jeté les yeux. On aurait pu rassembler, du côté d'Antibes, cent cinquante paysans ou artisans, et les obliger à servir sur les vaisseaux, mais ce moyen fut jugé illicite et odieux.

Quelques détachements furent tirés d'un régiment de soldats-matelots, nouvellement institué à Dunkerque, pour ajouter aux ressources des classes et venir au secours de tous les ports, régiment qui fut licencié à la paix, l'année suivante.

Enfin, l'administration s'adressa encore au dehors de tous côtés pour avoir des matelots. A Mahon, à Gênes, à Nice, à Monaco, en Corse, à Raguse même et à Venise, partout il fut envoyé des émissaires, non sans péril, tant du fait des autorités, que de la part des femmes des marins qui se plaignaient et les menaçaient. Le nombre de ces étrangers qu'on put obtenir fut très-petit et trop bien payé. Dans la rivière de Gênes, les consuls anglais faisaient tout ce qu'ils pouvaient pour contrarier ces levées.

Des troupes de terre furent envoyées pour former les garnisons des vaisseaux; elles figuraient sur les rôles d'armement, mais payées par le trésorier des guerres. C'était une conséquence de la réunion des deux départements et de la fusion qui fut faite des troupes de la marine dans celles de la guerre.

Une brigade d'artillerie fut formée, dans laquelle furent fondus les bombardiers, les apprentis canonniers et les compagnies franches. L'organisation en fut faite par le lieutenant général de Rostaing, inspecteur général de l'artillerie. Cette brigade resta, en grande partie, au service de la marine, mais soldée par la guerre, dans toutes ses positions, disciplinée et administrée par elle. La province fut chargée d'établir des casernes pour la loger; il lui fut destiné le couvent des capucins, à côté de l'église actuelle de Saint-Louis [1].

[1] La marine céda à la province, pour arranger cette affaire de logement, les maisons du commissaire général et du contrôleur, qui étaient dans le terrain de l'arsenal près de la consigne.

Avec les troupes, tout le détail de l'artillerie fut remis au département de la guerre. La direction de l'artillerie du port et son matériel furent distraits de l'autorité de l'intendant.

Le choix avait été laissé aux officiers de marine servant dans l'artillerie d'entrer dans les nouvelles brigades, mais aucun n'acceptait; ils préféraient la marine, dans laquelle leur goût les avait fait entrer, et n'avaient adopté l'artillerie que comme accessoire de la marine. Pourtant, peu à peu, quelques officiers s'y laissèrent entraîner.

La garde militaire des ports avait suivi le même principe. Il fut convenu qu'il serait destiné une troupe, dans chacun des grands ports, distincte de celle de la place, pour faire la garde de l'arsenal, sous les ordres du commandant de la marine. Mais, dès le commencement, des tiraillements se firent sentir. Le commandant de la terre, à Toulon, prétendait ne donner qu'un détachement qu'il ferait relever toutes les vingt-quatre heures; c'était n'être jamais sûr d'une troupe et se trouver assujetti au commandant de la place. Le ministre accueillit les observations qui lui en furent faites, et voulut destiner un bataillon pour la garde et le service du port, sous les ordres du commandant maritime. Cependant, ce bataillon était souvent changé, diminué, selon les variations et le nombre des troupes de la place, et le service du port était entravé.

L'escadre était prête à partir à la fin de mai; elle éprouva quelque retard, parce qu'elle attendait les canons qui manquaient à deux vaisseaux. Quant aux équipages, on finit par les rassembler, et on usa pour les compléter du malheureux moyen trop souvent mis en pratique, celui de mettre embargo sur les bâtiments de commerce de Marseille et des autres ports. A mesure que les vaisseaux allaient en rade, M. de Bompar, en marin expérimenté, faisait appliquer les soldats et les matelots à toutes sortes d'exercices. Il mit définitivement à la voile le 7 juin. L'escadre était composée des navires suivants :

Le Protecteur.	vaisseau de	74
La Couronne.	id.	id.
L'Altier.	id.	64
Le Fantasque.	id.	id.
Le Lion.	id.	id.
Le Content.	id.	id.
Le Triton.	id.	id.
L'Aventurier.	id.	id.
Le Sagittaire.	id.	50
L'Hippopotame.	id.	id.
La Chimère.	frégate de	26
La Gracieuse.	id.	24
Le Requin.	chebec.	
Le Serpent.	id.	
L'Hirondelle.	barque.	

Elle escorta en premier lieu, jusqu'à Mahon, douze navires de commerce, destinés à reconduire en France une partie des troupes de Minorque. Le 17 juin, elle reparut devant Toulon, accompagnant ces transports, qui ramenaient quatre bataillons. Elle alla mouiller aux îles d'Hyères, d'où elle remit à la voile pour continuer sa croisière.

Après le départ de M. de Bompar, d'autres vaisseaux furent préparés; d'abord le vaisseau *le Fier,* et les frégates *l'Oiseau* et *la Topaze*, qui allèrent rejoindre l'escadre à la fin de juillet; ensuite les vaisseaux *la Rencontre* et *le Hasard*. On avait encore songé, pour ces deux armements, à faire venir des matelots étrangers; on espéra en obtenir de Malte, d'où l'Espagne en tirait beaucoup et à assez bon marché; un officier, chevalier de l'ordre, y fut envoyé; mais il réussit à peine à en engager douze.

M. de Bompar se dirigea sur les côtes d'Afrique. Sa mission était de croiser entre Tunis, Alger et la côte d'Espagne, jusqu'à Carthagène, dans le but d'intercepter les bâtiments

entrant dans la Méditerranée, et de faire du dommage aux ennemis. Il se hasarda à partager son escadre en plusieurs divisions, pour embrasser plus d'étendue; mais, quoiqu'il eût tenu constamment la mer et eût occupé les parages fréquentés, il ne put rencontrer de vaisseau ennemi, ni faire aucune prise. Les forces anglaises n'avaient pas reparu dans ces mers, et le commerce anglais semblait même les avoir délaissées.

Il rentra à Toulon le 28 septembre, avec sept vaisseaux. Les autres arrivèrent successivement avec les frégates, à l'exception de *l'Oiseau*, qui fut prise sur la côte d'Espagne, dans le mois d'octobre, par une frégate anglaise de force supérieure. M. de Modène, qui la commandait, eut un bras emporté.

A la fin du même mois, une autre frégate, *la Minerve*, commandée par le chevalier d'Oppède, officier fort vanté, se perdit sous Villefranche, par un temps affreux. Il y périt une trentaine d'hommes.

M. de Bompar reprit le commandement du port. Il n'avait jugé personne susceptible de l'exercer pendant son absence; le marquis de Saint-Aignan, à qui il revenait, et qui l'eut dans la suite, n'était pas capable, selon lui, de pareille tâche. Il avait fait débarquer le chevalier de Glandevès, qui commandait une division de galères, pour en prendre le soin intérimaire. Vieillard un peu acerbe, M. de Bompar montrait de la sévérité dans le service. Il obligea les capitaines de vaisseau à faire la garde de nuit dans le port, ne la considérant pas comme une garde ordinaire, mais comme un poste où l'on place un officier supérieur qui commande le tout, et est chef dans le port pendant la nuit. Au lieu de consentir au moindre relâchement, il faut au contraire, disait-il, rétablir le service dans toute sa force, afin que les jeunes gens l'apprennent et s'y accoutument [1].

[1] C'était M. d'Orves qui, en 1745, avait demandé que les capitaines de vaisseau fussent dispensés de la garde de l'amiral, par distinction pour eux,

Il provoqua le retour au port des officiers prisonniers revenus sur parole, qui restaient éloignés, perdant de vue leur métier. Il voulait qu'ils s'occupassent dans le port à suivre les travaux, les recettes, et tous les détails de leur compétence où ils pussent s'instruire.

Il recommanda au ministre un officier, M. Beaussier de Châteauvert, qui avait toujours servi avec distinction, et dont le zèle pour le service avait été, selon lui, un obstacle qui l'avait empêché d'obtenir de l'avancement. « Ce fait vous » surprendra, ajouta-t-il (16 *mars*), mais il n'est que trop » vrai que, par le passé, tout ce qui n'était pas bassement » soumis aux volontés des bureaux et ne se portait leur » client ne parvenait que difficilement aux grâces. »

3 *juin*. — Il écrivait une autre fois dans son esprit d'antagonisme : « Je ne crois pas qu'on m'accuse jusqu'à aujour» d'hui de laisser dominer les officiers de plume et de les » consulter sur ma besogne. »

Novembre. — Des ordres furent donnés de bonne heure pour de nouveaux armements à faire l'année suivante. Trois divisions devaient être formées pour croiser sur les côtes d'Italie, dans le Levant et sur les côtes de Barbarie. Mais sur la conclusion de la paix, le ministre, qui la signa lui-même, avec la douleur, sans doute, de consacrer l'abandon à l'Angleterre de plusieurs belles colonies, ordonna de tout désarmer. Il n'excepta momentanément que les vaisseaux *la Rencontre* et *le Hasard*, et la frégate *la Chimère*. Ces bâtiments allèrent, en plusieurs voyages, prendre et ramener la garnison de Minorque où étaient restés six bataillons, et les munitions qui s'y trouvaient (1763). L'île, qui retournait à

attendu qu'ils avaient rang de colonel, et que les colonels ne montaient jamais de garde dans les places.

L'ordonnance de 1765 n'affecta qu'un capitaine de frégate ou lieutenant de vaisseau au vaisseau amiral.

La porte de l'arsenal est devenue ensuite le principal poste.

l'Angleterre, devait être évacuée dans trois mois. L'évacuation se fit ainsi sans apprêtement de navires marchands.

La Méditerranée fut libre pour la navigation à partir du 3 janvier 1763.

Le ministre avait annoncé que les forces navales affectées au port de Toulon seraient de

30 vaisseaux,
10 frégates,
8 chebecs,
2 corvettes,
3 flûtes,
3 galiotes à bombes.

On était loin de ce nombre, et il y aurait eu bien des constructions à faire. Mais dès le commencement de 1763, la décision fut prise de faire repasser à Toulon tous les vaisseaux qui y avaient été construits et qui étaient alors dans les ports du Ponent. En conséquence, les vaisseaux *le Tonnant*, *le Souverain*, *le Guerrier*, qui se trouvaient à Rochefort, *le Sage*, *l'Heureux*, *le Conquérant*, qui étaient à Brest, durent se rendre à Toulon. Ces mouvements s'exécutèrent ponctuellement. Les vaisseaux arrivèrent en avril et juin. Le vaisseau *la Couronne*, qui était à Toulon, passa en juillet à Rochefort, en y ramenant les équipages venus de ce département.

Le port n'avait tenu, pendant l'hiver, qu'une frégate et 2 chebecs pour garder les côtes; mais, à la belle saison, quelques autres frégates et tous les chebecs furent armés, pour croiser, près du détroit, contre les corsaires saletins et algériens, qui donnaient assez d'inquiétudes pour qu'on dût y envoyer une forte division.

Dans le mois de mai, *la Chimère* avait ramené à Alger 45 Maures pris sur un navire catalan, dont un corsaire s'était

emparé près de la côte de Saint-Tropez, contre les traités; le dey punit le capitaine du corsaire, mais il y eut dans sa populace un mécontentement sous lequel il fléchissait.

La division préparée fut mise sous le commandement du chevalier de Fabry, et composée

des vaisseaux *l'Hippopotame*,
le Fier,
et des frégates *la Chimère*,
la Topaze.

Elle partit en août et croisa longtemps sur les côtes d'Alger et de Maroc, pour protéger la navigation des bâtiments de commerce. Le chevalier de Fabry fut enfin chargé d'une négociation avec Alger; elle réussit et ramena la paix avec cette régence [1]. Les deux vaisseaux allèrent de là désarmer à Rochefort. Le chevalier de Fabry les y conduisit en août 1764, et revint lui-même à son port de départ, vers la fin de l'année, sur le vaisseau *le Vaillant*, qui lui fut donné à conduire à Toulon [2].

1763. — Après le désarmement du *Fier* et de *l'Hippopotame* à Rochefort, les matelots y étaient gardés pour être renvoyés par mer à Toulon; mais plus de cent d'entre eux s'enfuirent et revinrent chez eux sans congé. On usa cette fois de sévérité à leur égard; on les arrêta tous et on les punit d'un mois de prison.

On venait, après la guerre, de mettre de l'ordre dans les classes; un recensement des gens de mer servit à en renouveler les registres. Cette inspection fut faite sur les instructions données pour celle de 1750. Il en résulta quelques

[1] M. de Fabry fut gratifié par le roi, pour ce fait, de pension et de récompense.

[2] Le vaisseau *le Vaillant*, s'arrêtant Cadix, y prit pour Marseille 230 mille piastres, dont le fret fut partagé entre les officiers. Ce fut une gratification de 6,000 livres.

bonnes dispositions, entre autres celle d'assurer aux familles le payement des désarmements.

L'usage avait été repris depuis quelques années de solder les équipages à la banque; c'était plus expéditif en écritures. On savait cependant que le matelot, généralement libertin, consommait le plus souvent son salaire avant d'être retourné chez lui, qu'il en privait sa famille; celle-ci n'avait trouvé du crédit auprès de quelques marchands que dans une cession faite devant le commissaire des classes, cession qui devenait infructueuse, et cette confiance perdue privait une autre fois la famille de ces secours et la laissait plongée dans la misère. Toutes ces observations furent faites de nouveau, et la résolution fut encore prise de ne donner aux matelots que leur conduite et de faire remise chez eux de leurs salaires, qui étaient payables dans la huitaine.

M. Berryer, croyant économiser, avait établi, en 1759, un prix fait de 40 sous par homme de levée, payés aux commissaires et commis des classes, au moyen desquels ils étaient tenus d'en supporter les frais. M. Hurson ne tarda pas de signaler cet usage comme abusif et indécent, parce que l'avidité pouvait engager à commander beaucoup de gens qui n'étaient pas dans le cas d'être levés, ou du moins il pouvait faire dire que cela était ainsi. L'économie même n'était pas atteinte, car il démontra que la levée de 1756 n'avait fait dépenser que 1,991 livres et en aurait coûté 13,278. On croyait cependant encore exciter par ce moyen le zèle des commissaires; mais l'inspection des classes aida à supprimer cet injurieux abonnement.

Une décision de M. de Maurepas, qu'on pouvait qualifier d'excès d'autorité, appelait une réforme. Ce ministre avait autorisé les commissaires, par une lettre du 6 octobre 1746, à classer les mousses âgés de 16 ans; mais les conseils de guerre, ne connaissant que l'ordonnance de 1689, regardaient ce classement comme nul, et, en cas de désertion, ren-

voyaient les prévenus sans punition. Une dépêche du duc de Choiseul, du 20 décembre 1762, rétablit la règle; les mousses de plus de 16 ans devaient rester inscrits sur leurs registres, et n'être portés sur la matricule des officiers mariniers et matelots qu'à l'âge de 18 ans.

L'île de Corse était occupée sur différents points, depuis plusieurs années, par 6 bataillons français. Les insulaires faisaient une résistance opiniâtre; ils avaient même des felouques armées, qui s'attaquaient plus aux bâtiments génois qu'aux navires français, mais qui faisaient quelquefois tête à nos croiseurs. Dans le mois de juin, le chebec *le Séduisant* revint en mauvais état; dans une action contre un navire corse, deux de ses canons avaient crevé et tué ou blessé 23 hommes; ses voiles et ses manœuvres étaient hachées. En juillet, *le Requin* et *le Serpent* revinrent après une affaire assez vive au golfe Saint-Florent, où ils eurent 15 tués et 34 blessés. Cette affaire, qui eut du succès, fut jugée assez méritoire pour attirer des récompenses aux officiers et aux équipages. Mais le combat du chebec *le Séduisant* avait été moins heureux. Le capitaine Bourguet s'excusa en se plaignant de la mauvaise composition de l'équipage qu'on lui avait donné, reproche qui retombait sur l'administration; le ministre, en effet, marqua son étonnement de ce qu'avec le petit nombre des armements on ne lui eût pas procuré un équipage meilleur. M. Hurson répondit que les payes des matelots décidaient de la bonté d'un équipage; que celui-ci avait 100 matelots des plus fortes payes, indépendamment des officiers mariniers et des soldats, en tout 175 hommes, quoique dans la dernière campagne l'équipage ne fût que de 150. « Ce bâtiment est donc complet et bien » équipé; mais il y a des gens qui ne sont jamais contents. » Je suis persuadé que M. Bourguet pensera autrement à la » fin de la campagne, et on le verra par les augmentations » de paye qu'il accordera; c'est ce qui arrive toujours. » Et

c'est ce qui arriva en effet (13 *décembre*). L'intendant, en envoyant au ministre les avancements accordés au désarmement, entre autres celui du *Séduisant*, dit : Je vous les envoie d'autant plus volontiers, que c'est une preuve de l'intelligence avec laquelle les officiers des classes font leurs levées, parce que, si les commandants n'avaient pas été entièrement contents de leurs équipages, ils n'auraient pas fait des avancements aussi nombreux. (29 *janvier* 1764.) Le ministre vit bien où était le tort; il fit dire aux commandants de ces bâtiments combien une telle facilité de leur part était abusive, préjudiciable, et prescrivit pour l'avenir une circonspection plus scrupuleuse.

En novembre 1763, *la Topaze* transporta à Civita-Vecchia le marquis d'Aubeterre, ambassadeur à Rome.

L'habitude n'était pas perdue d'affréter les navires de l'État au commerce. La frégate *la Fortune* fut prêtée à des négociants de Marseille, qui l'armèrent en marchandises, pour la Martinique et Cayenne. Elle fit plusieurs voyages semblables dans les années suivantes.

Par suite du traité passé avec le dey d'Alger par le chevalier de Fabry, tous les esclaves de cette régence qui étaient au bagne de Toulon furent renvoyés par réciprocité ; ils étaient une trentaine. Il était douloureux, pour ceux de cette nation qui avaient embrassé la religion chrétienne, de se voir par ce motif condamnés pour toute leur vie à l'esclavage. Cette grave considération pouvait à l'avenir empêcher d'autres Turcs de changer de religion. En conséquence, on leur accorda la liberté, et on leur permit de rester attachés au service des galères, sans être à la chaîne.

L'administration usait toujours de ménagement à l'égard des esclaves; elle s'abstenait de punitions trop rigoureuses envers les Turcs, dont les plaintes portées aux régences pouvaient provoquer de mauvais traitements contre les esclaves chrétiens. Elle permettait certains échanges; ainsi eut lieu

celui d'un esclave contre un autre, de même âge et de même force, qui fut envoyé de Malte, aux frais du maître auquel ils appartenaient.

Un esclave algérien s'était sauvé de Mayorque, à bord de la frégate *la Gracieuse*. Pour ne pas mécontenter l'Espagne et tout concilier, on rendit cet esclave au dey d'Alger et on envoya à Mayorque, en échange, un autre esclave du même âge, du bagne de Toulon.

Mais le besoin d'avoir de tels esclaves s'amoindrissait dans la marine, et le commerce en allait bientôt cesser, non pas, il faut le dire à regret, par un sentiment d'humanité et de civilisation, mais parce que le service des galères était sur son déclin. Celles qui étaient restées à Toulon avaient besoin de réparations; c'eût été une dépense presque perdue que de les radouber, et le ministre manifesta que l'intention du roi était de ne plus construire de nouvelles galères; que seulement on mettrait en état celles de Marseille dont on pourrait tirer quelque service.

Des cinq vaisseaux commencés en 1762, deux seulement avaient été mis à l'eau; les trois autres restaient sur le chantier sans avancer beaucoup, faute de bois. On les reprenait par intervalles, lorsque quelques bois arrivaient, sur les fournitures commandées en Italie. Il fut plus facile de mettre une frégate en construction; *la Sultane*, de 26 canons, fut entreprise en 1764, et mise à l'eau un an après. Dans le dénombrement des vaisseaux du port, y compris quatre vaisseaux qui devaient venir encore de Rochefort et de Brest, on en compta

21 à flot,
3 en construction;
c'étaient 6 vaisseaux à construire.

L'ordre fut donné de se pourvoir en quatre années des matières nécessaires pour la construction et l'entier équipement de ces six vaisseaux.

Le port ne tint armés, en 1764, que des bâtiments légers. Une escadrille de six de ces navires alla croiser contre les Saletins, et resta six mois devant leur côte, allant se ravitailler à Malaga. La barque *l'Hirondelle* en faisait partie, commandée par le capitaine Chabert, chargé de déterminer quelques points sur les côtes d'Afrique et de faire des observations astronomiques. Le chebec *la Revanche* fut mis aux ordres de M. de Missiessy pour les exercices des canonniers d'artillerie.

Mais une attention plus sérieuse fut portée vers la Corse. De nouvelles troupes y furent envoyées ; sept bataillons de ligne et 100 hommes d'artillerie partirent sur des navires affrétés, escortés par la frégate *la Chimère* et deux chebecs, et abordèrent à Bastia en décembre. M. de Marbœuf, qui en avait le commandement, prit passage sur *la Chimère*. La France n'occupait pas encore la Corse pour son compte ; elle n'était que médiatrice ; elle devait garder les places, tandis que les troupes génoises disputeraient le terrain aux rebelles, qui avaient Paoli à leur tête.

Le duc de Choiseul s'occupait d'une réglementation nouvelle de la marine. Le bruit qui s'en répandit dans les ports jetait dans le service du relâchement et de l'anarchie, et dans les esprits beaucoup de fermentation, par les inquiétudes que chacun prenait sur son propre sort, dans la supposition que les arrangements changeraient toute la constitution du service et la manière d'être de chacun. M. de Bompar ajoutait : « Je vois » toujours avec bien de la peine le peu de ressources que » j'ai pour occuper ce grand nombre d'officiers qui sont ici, » et qui n'ont autre chose à faire journellement que de battre » le pavé de cette ville, et par oisiveté faire parmi eux des » combinaisons qui souvent n'ont pas l'ombre du bon sens. » Telles étaient les plaintes qui parvenaient du port au ministre. Il répondit : « J'en ai rendu compte au roi, et comme Sa » Majesté n'entend pas qu'on devine ou qu'on prévienne ses

» dispositions, et que d'un autre côté les arrangements gé-
» néraux qu'elle pourrait faire, et qu'elle ne fera sûrement
» qu'après y avoir mûrement réfléchi, auront toujours pour
» base l'ordonnance de 1689 et les règlements postérieurs,
» elle m'a chargé de vous annoncer que, jusqu'à ce qu'elle en
» ait autrement ordonné, on doit suivre exactement dans
» toutes les parties du service cette ordonnance et ces rè-
» glements. »

En attendant, parurent deux ordonnances du 14 septembre, l'une réglementant l'avancement et l'uniforme des officiers, et rétablissant le grade de capitaine de frégate; l'autre réunissant les gardes du pavillon et ceux de la marine, et établissant un plan d'études et des examens auxquels ces gardes devaient être assujettis.

Un encouragement plus effectif fut donné au corps des officiers. Il y eut une large promotion, et M. de Bompar témoigna qu'elle avait répandu une joie générale dans le département et une vive satisfaction envers le ministre. M. de Massiac, lieutenant général, fut nommé vice-amiral des mers du Levant. Quelques mois avant, M. de Laclue, qui avait acquis un faible nom dans la dernière guerre, avait été mis à la retraite avec le grade de lieutenant général et 6,000 livres de pension sur les invalides.

La maison qu'occupaient les jésuites, depuis peu évincés de France, fut destinée au logement des gardes de la marine. Par arrêt du parlement de Provence, du 5 juin 1762, pareil à peu de chose près à ceux des autres parlements qui statuèrent sur ces religieux, les jésuites durent cesser toute leçon, ne plus tenir séminaire, et leurs biens être saisis et mis entre les mains du roi et de la justice. La marine revendiqua ses droits sur la propriété de leur maison de Toulon; elle l'avait fait ériger par lettres patentes du 31 octobre 1685, sous le titre de séminaire royal de la marine; elle avait payé 83,000 livres pour sa bâtisse, et lui donnait tous les ans 3,000 livres pour

entretien. Les Jésuites prétendaient, il est vrai, avoir emprunté 103,000 livres, et en faire la rente à 3 p. 100. La marine offrait, au besoin, de se mettre au lieu et place des créanciers, et la maison devint sa propriété. Les gardes de la marine y furent casernés un peu plus tard; ils y eurent d'abord leurs salles d'exercices et d'études. Ils avaient pour maîtres de mathématiques les sieurs Darbigny et Moulinard, et pour maître de dessin le peintre Larose.

Février et *mars*. — Vers cette époque, quelques familles allemandes furent annoncées pour passer à Cayenne. Le gouvernement voulut favoriser leur transport, voyant en elles des bras pour la culture et la colonisation. Divers propriétaires de Provence et de Languedoc en faisaient venir dans le même temps pour l'exploitation de leurs terres, et le surplus devait se diriger vers la colonie. Mais arrivées en France, aucune de ces familles ne voulut y rester, et toutes prétendirent aller à Cayenne, prétextant qu'on leur en avait fait la promesse; elles étaient au nombre inattendu de 2,200 personnes. L'intendant, appelé à pourvoir à leur passage, dut prendre des dispositions promptes pour leur embarquement; son embarras était extrême, surtout dans le dépourvu de ses finances. Heureusement il trouva dans le marquis de Roux, à qui pour la plupart ces familles avaient été adressées, une activité et des moyens qui accélérèrent l'embarquement. Celui-ci fournit ses vaisseaux, en acheta d'autres, avança ses fonds, et fit transporter tous ces Allemands à Cayenne, moyennant 170 livres par personne, dont 70 livres pour le passage et 100 livres pour la nourriture. Mais que de difficultés n'y eut-il pas à vaincre pour arriver à cette conclusion et faire plier le caractère susceptible, impétueux et ridicule souvent de ce personnage, qui prenait dans ses contrats la qualité de haut et puissant seigneur Georges de Roux, marquis et négociant, et avec qui plusieurs fois tout avait manqué d'échouer! M. Hurson, qui voyait en lui un homme de mérite en son genre, parvint

à mettre en œuvre les ressources qu'il trouvait dans sa tête, dans sa bourse et principalement dans sa vanité.

On sait le peu d'acclimatation et de succès que ces familles allemandes trouvèrent à Cayenne. En octobre 1765, un bâtiment ramena 174 de ces émigrants, hommes, femmes et enfants, dénués de tout, et qu'on renvoya chez eux.

1765. — La nouvelle ordonnance sur la marine, promise et attendue, fut signée le 25 mars 1765. Le ministre disait que les changements introduits dans la marine depuis l'ordonnance de 1689, et ceux dont on avait senti encore la convenance, rendaient indispensable une ordonnance qui réunît la totalité du service que les officiers de la marine, de l'administration et les autres entretenus devaient remplir, tant à la mer que dans les ports. La nouvelle ordonnance y pourvoyait; elle devait être rigoureusement observée, et l'exécution en commencer sans retard. Elle reproduisait au fond ce qui avait été établi par l'ordonnance de 1689, changeant très-peu aux formes et aux détails secondaires, mais relevant l'autorité du commandant par l'inspection et l'initiative qui lui étaient attribuées sur toutes choses, par son action devenue directe sur le capitaine du port, quoique celui-ci restât soumis aux ordres de l'intendant, par les comptes que de toute part on était obligé de lui rendre. « Cette extension d'attributions pour le » commandant, disait le ministre, est telle que la dignité de » sa place l'exigeait; et les fonctions de l'intendant sont ré- » glées de manière que tout ce qui regarde la conservation, » l'entretien et l'équipement des vaisseaux continue à être » rempli sous son autorité. » Il trouvait que l'administration de l'intendant ne serait nullement gênée (17 *mai*), et se flattait que les devoirs respectifs du commandant et de l'intendant étaient établis dans l'ordonnance si distinctement, que le concert qui devait régner entre eux ne pourrait plus souffrir aucune altération.

13 *août*. — Mais cette harmonie tant commandée manqua

d'être bientôt rompue. M. de Bompar, étant dans l'arsenal, y vit un négociant et quelques autres personnes, et leur ayant demandé sur la permission de qui ils étaient entrés, sur leur réponse que c'était par celle de l'intendant, il trouva mauvais que M. Hurson donnât de pareilles permissions, défendit à l'officier de garde de laisser entrer qui que ce fût sans un billet signé de lui, et menaça les gardiens de les faire chasser s'il leur arrivait d'introduire dans le port quelqu'un sur la permission de l'intendant ou de tout autre. Cette exaltation du commandant du port dut se calmer quand le ministre lui eut représenté qu'une pareille défense était directement contraire à l'esprit du titre concernant la garde et la police des ports, de l'ordonnance du 25 mars, et notamment aux articles 544, 548 et 580; que l'arsenal étant un lieu où l'intendant avait une juridiction, une police, et des ordres à donner, il était incontestable que l'entrée ne pouvait en être interdite à quiconque était porteur de sa permission; que la garde de l'arsenal confiée aux troupes avait été instituée pour sa plus grande sûreté, et non pour gêner l'intendant dans son administration.

Le ministre excita M. de Bompar à l'union, n'hésitant pas à lui dire qu'il voyait dans M. Hurson le plus grand désir d'entretenir cette bonne harmonie. Les deux chefs cependant ne furent pas toujours d'accord; M. de Bompar voulait primer ostensiblement : il mettait une certaine étude à commenter l'ordonnance dans son sens exclusif, et en faisait toujours sortir quelque prétention. Mais il n'y avait point entre eux de dispute proprement dite; le ton de politesse ne les abandonnait pas dans leur manière différente de voir.

La nouvelle ordonnance établit une règle pour que les matelots fussent suffisamment munis d'effets d'habillement en s'embarquant. C'était une disposition réclamée par les armements de tous les ports, dont avaient peut-être moins besoin alors que d'autres, les matelots provençaux, qui mettaient

ordinairement de l'amour-propre à posséder un sac bien pourvu; elle témoignait d'un soin qu'on n'avait pas encore bien pris pour la propreté et la santé des équipages.

Un *lieutenant chargé du détail* fut appelé, à bord, à la surveillance directe des consommations, et participa à la comptabilité. Il fut pourvu par des règlements à une fixation nouvelle des états-majors et des équipages suivant la force des vaisseaux. Une ordonnance accessoire régla la table à bord; les officiers généraux admettaient à la leur toutes les personnes de l'état-major général, les capitaines toutes celles de leur état-major particulier. Les officiers du port, rapprochés du commandant de la marine, commencèrent à être mêlés davantage avec les officiers du grand corps. Ils furent appelés à naviguer, s'embarquant à tour de service, et les officiers de la marine furent destinés à servir alternativement au détail du port; des gardes de la marine durent même y être attachés comme aides du port; tous ces mélanges étaient faits dans le but d'étendre des connaissances utiles à chacun [1].

Une ordonnance particulière du 23 mars régla les titres, le nombre et les appointements des officiers civils; ils quittèrent le titre d'officiers de plume, pour être nommés officiers d'administration de la marine; elle leur assigna un uniforme, satisfaisant ainsi à une proposition récente de M. Hurson, qui s'était appuyé, pour le demander, sur ce que les commissaires des guerres en avaient un. Le goût des uniformes était devenu général, et les consuls dans la Méditerranée adoptèrent bénévolement celui des commissaires de la marine [2].

17 *mai*. — L'état des constructeurs des vaisseaux fut

[1] Le nombre des officiers du port fut réglé à 12 :

1 capitaine de port,
1 capitaine en second,
5 lieutenants,
5 enseignes.

[2] MM. Magny, Brun Sainte-Catherine, Barry, Lautier de Villeblanche,

fixé par une autre ordonnance du même jour. Leur institution n'avait pas eu une forme bien décidée et n'était pas analogue au talent de plusieurs d'entre eux. Dans une organisation générale, elle avait mérité une attention particulière, tant pour encourager et récompenser ceux qui s'y distinguaient que pour entretenir dans cet art l'émulation et l'étude nécessaires à son perfectionnement. L'ordonnance leur donna la dénomination d'*ingénieurs constructeurs de la marine*. Elle régla leur nombre, leurs fonctions, leurs appointements, leur uniforme, ainsi que leur instruction, admission et examen. M. Luc Coulomb fut nommé ingénieur constructeur en chef, et son neveu Coulomb ingénieur ordinaire; mais quand il fallut appliquer les titres nouveaux aux autres constructeurs, le ministre hésita. Selon lui, ils ne correspondaient pas aux dispositions de l'ordonnance; il trouva qu'il y avait peu d'étoffe en eux; sur trois qu'ils étaient, deux ne lui semblaient bons que pour la retraite, et l'autre n'avait pas des talents bien marqués. Parmi les 5 sous-constructeurs, un ou deux seulement annonçaient, disait-il, quelque talent, et il n'y avait qu'un élève sur 4 qui montrât des dispositions; il déclarait d'ailleurs qu'aucun d'eux ne serait fait sous-ingénieur qu'il n'eût passé par l'école de Paris, dirigée par MM. Duhamel et Bezout.

26 *mai*. — L'intendant répondit qu'il était plus qu'étonné, mais consterné, de ce que le ministre lui marquait sur les constructeurs. Il assura que Pomet et Chapelle fils étaient des gens de mérite, peut-être moins brillants que d'autres, mais que personne ne pouvait leur disputer la connaissance parfaite

d'Entrechaux étaient commissaires au port. M. Hurson faisait leur éloge à chaque occasion. L'administration se composa de :

8 commissaires,
15 sous-commissaires,
5 aides commissaires,
15 écrivains de la marine et des classes.

20,000 fr. étaient assignés pour commis aux écritures.

des règles de leur art et de l'emploi des matières. Il cita tous les bons vaisseaux qu'ils avaient construits qui pouvaient servir de modèles. *Le Modeste* du sieur Pomet en servait en Angleterre; leurs constructions actuelles avaient toutes les apparences de succès. Ce sont, ajoutait-il, des hommes respectables par leur probité, leur exactitude, leur désintéressement, et ils méritent d'être faits ingénieurs constructeurs. Nous avons peine à concevoir une façon de penser si désavantageuse sur eux. M. Hurson ne voulut pas trop chercher d'où venaient de si mauvaises informations, il lui suffit d'avoir éclairé le ministre, qui fit expédier à ces constructeurs des brevets d'ingénieur, et qui, sur d'autres instances de l'intendant, appuyées de M. Coulomb, de M. Truguet et des principaux officiers du port, revint également de la mauvaise opinion qu'il avait conçue de quelques sous-constructeurs qu'il pensait à renvoyer.

Le corps des officiers de santé ne restait pas en arrière dans cet esprit de considération. Il s'y était formé des chirurgiens habiles; on trouve à cette époque les noms de M. Durand, premier médecin de la marine, dont on vantait surtout le désintéressement, qui fut admis à la retraite à l'âge de 83 ans, avec des appointements de 2,400 livres; de M. Barberet, venu de Montpellier, qui remplaça M. Durand et établit un jardin botanique; de M. Boucault, chirurgien-major; de M. Verguin, chirurgien aide-major, qui devint chirurgien en chef et fut le fondateur de la bibliothèque de l'hôpital. M. Manne, qui a laissé un honorable souvenir, était élève chirurgien et se faisait estimer. Mais les chirurgiens étaient trop peu payés, même comparativement à ceux des autres ports. Les plus avancés n'avaient que 6 à 800 livres; les démonstrateurs, au nombre de quatre, en avaient 800. M. Verguin, en devenant chirurgien-major, en avait obtenu 1,500.

M. Poissonnier, médecin consultant du roi, nommé in-

specteur de la médecine dans les hôpitaux de la marine et des colonies, vint quelquefois à Toulon; c'est lui qui régla la quantité de drogues et de médicaments à embarquer; il établit, pour le service des hôpitaux et pour la sortie des malades, diverses vues et mesures, longuement pratiquées depuis, entre autres l'adoption de trois jours de ration entière pour l'affermissement de la convalescence. En 1765, il fit à Toulon et à Marseille des expériences dont la réussite fut attestée pour dessaler l'eau de mer. L'essai fut fait souvent de sa cucurbite, dans la vue d'y habituer les maîtres; des cucurbites furent embarquées sur divers bâtiments; mais elles exigeaient trop d'attirails pour suffire à de grandes consommations; et elles furent abandonnées, malgré le service qu'elles auraient pu rendre à des époques où l'eau, tenue dans des barriques, ne donnait aux équipages qu'une boisson infecte.

Il ne fut rien statué par l'ordonnance de 1765 sur la comptabilité, sur les prises, sur les hôpitaux, sur le service des classes, qui durent rester sur le même pied qu'auparavant. Mais une forte atteinte était portée en ce moment même au régime des levées, par une décision ministérielle (25 *février*). Il fut recommandé aux officiers des classes de s'attacher dorénavant à composer leurs levées moins des gens de mer de la classe de service que de ceux qui avaient le moins et le plus anciennement servi sur les vaisseaux, en les prenant indistinctement de toutes les classes, vu qu'il était juste de leur faire partager également le service. L'intention était rationnelle, mais la répartition avait encore à souffrir, en ce que c'étaient les marins le plus fréquemment présents dans les quartiers qui subissaient en définitive les levées. Ce système valait cependant mieux que celui de retenir sans solde les classes de service. L'ordre des classes ainsi mêlé se trouva changé; le principe n'en fut écrit toutefois que vingt ans après, dans l'ordonnance de 1784.

Le principal armement de cette année fut de quatre fré-

gates et quatre chebecs. Deux de ces chebecs furent mâtés à pible, d'après le désir de M. de Bompar et sur les observations de l'embarras qu'occasionnaient pour leurs manœuvres les grandes antennes et les voiles latines. Le chevalier de Suffren commanda un de ces chebecs. Une division, commandée par M. Duchaffault, fut envoyée sur les côtes du Maroc; elle partit le 7 avril, suivie bientôt de deux galiotes à bombes, *la Salamandre* et *l'Etna*, et de la barque *l'Hirondelle*, portant des munitions.

Le 3 août, le port vit rentrer *la Gracieuse* et *l'Hirondelle*, ramenant une vingtaine de blessés d'une expédition faite sur les côtes de Maroc, contre le port de Larache. Les galiotes y avait tiré plus de huit cents bombes. Une descente avait eu lieu pour brûler tous les corsaires qui se trouvaient dans le port; mais les chemises soufrées, tant de Toulon que de Brest et de Rochefort, n'y avaient pas réussi. L'affaire avait été meurtrière; plusieurs officiers y avaient péri, et plusieurs marins y avaient été faits prisonniers. On voulait envoyer des munitions pour recommencer le bombardement; mais M. Duchaffault jugea la saison trop avancée pour agir de nouveau.

Le ministre n'avait pas voulu armer cette année de galères pour la foire de Beaucaire, les jugeant d'une faible utilité pour le commerce; mais il en fit sortir deux sur l'avis que des bâtiments génois et napolitains avaient été pris par des corsaires barbaresques.

Les hostilités contre le Maroc ne continuèrent pas l'année suivante, bien qu'on se fût apprêté à les combattre avec une escadre plus forte; il y avait eu une trêve, qui fut prorogée, d'un terme à l'autre, jusqu'au 1er mai 1767, et la paix existait avec les autres barbaresques. Pendant ce temps, des négociations se firent. La paix avec le roi de Maroc fut signée, le 30 mai, par M. de Breugnon, capitaine de vaisseau du port de Brest, envoyé comme ambassadeur. Tous les sujets fran-

çais qui étaient dans l'esclavage furent délivrés, et les derniers bâtiments pris furent restitués.

L'ordonnance nouvelle se montrait sévère pour l'introduction des étrangers dans les arsenaux. Le ministre ordonna que dorénavant on leur en interdît l'entrée, à moins d'ordres contraires dans des cas particuliers. Dans le courant de l'année, arriva la frégate anglaise *la Tamise*, qui débarqua au lazaret M. Greenville, ambassadeur de Sa Majesté Britannique à Constantinople. Elle voulut se caréner dans le Port-Vieux, et resta deux mois en réparation (10 *novembre*). Les Anglais prolongeaient leur séjour autant qu'ils pouvaient, et leur présence, quoiqu'on leur interdît l'arsenal, paraissait importune. « Je vous avoue, disait M. Hurson, que le pré» texte que prennent plusieurs d'entre eux pour leur séjour » me paraît bien sauvage ; c'est celui de se perfectionner » dans la langue française; c'est donner à la ville de Toulon » un mérite que nous ne lui connaissions pas encore. »

1766. — L'escadre, armée en 1766, fut commandée par le prince de Beaufremont-Listenois; elle était composée des vaisseaux :

Le Protecteur, de 74, capitaine de Broves,
L'Allier, de 64, capitaine de Missiessy,

des frégates : *La Sultane*,
La Chimère,

des chebecs : *Le Singe*,
Le Renard,
Le Séduisant,
Le Caméléon,

et de la barque *l'Hirondelle*, pour continuer ses observations astronomiques, sous le commandement de M. Chabert. Comme on était rassuré du côté des barbaresques, l'escadre fut armée sur le pied de paix; elle mit à la voile le 1er juin et rentra le 12 novembre, après avoir croisé devant les Échelles.

On éprouva dans l'armement de cette escadre la nécessité de faire des variations et des augmentations au règlement tout nouveau du 25 mars 1765, qui réglait les fournitures à faire aux vaisseaux armés.

Le prince de Listenois avait reçu des instructions pour visiter tous les bâtiments ayant pavillon français qu'il rencontrerait en mer ou dans les rades où il aborderait, afin de voir et juger s'ils étaient réellement français et n'abusaient point du pavillon. On savait qu'un grand nombre de bâtiments étaient masqués de la sorte, et non-seulement causaient un préjudice sensible au commerce national, mais l'exposaient au risque d'être compromis avec les puissances barbaresques. En cette circonstance fut renouvelée la défense portée par la déclaration du 21 octobre 1727, d'embarquer en qualité de capitaines et d'officiers au commerce les navigateurs français mariés à des filles étrangères.

Le vaisseau *le Hardi*, de 64, armé à Rochefort, arriva à Toulon le 2 octobre pour y être attaché ; il était sous le commandement de M. Latouche de Tréville, et s'était séparé depuis peu d'une escadre aux ordres du comte d'Estaing. Il revenait de Saint-Domingue et apportait une cargaison précieuse de café, indigo, piastres, lingots d'or et d'argent, pour des négociants de Marseille. Le fret en fut acquitté au taux du jour, avec un tiers en moins, comme il était d'usage pour les vaisseaux de l'État. L'équipage du *Hardi* était très-malade ; il en fut renvoyé un grand nombre par terre. Le reste équipa la frégate *la Fortune*, envoyée à Rochefort, et destinée à être armée en flûte pour les communications des colonies.

Les arrivages tardifs des bois, et le temps qu'il avait fallu leur donner pour qu'ils ne fussent pas employés presque saignants, ne permirent d'achever les trois vaisseaux qui restaient sur le chantier, *le Languedoc*, *le Marseillais* et *la Bourgogne*, qu'en 1766. Ils ne furent mis à l'eau que dans

le courant de l'été, selon l'opinion du port que le calfatage qui demandait à être fait avec suite voulait un temps sec. Il fallut pour les achever qu'un constructeur fût envoyé en mission dans les environs, pour trouver et acheter des pins propres à faire les baux de gaillard des trois vaisseaux. Pendant que *le Languedoc* languissait sur le chantier, on s'aperçut que l'étambot était atteint de quelques piqûres de vers, et on jugea prudent de le changer. Le ministre trouva extraordinaire le mauvais état de cette pièce, et fit des reproches de peu de soin sur ce qu'on aurait employé une pièce gâtée. M. Hurson n'eut pas de peine à lui répliquer qu'il n'est pas toujours facile d'obvier à un pareil inconvénient, et qu'une pièce qui paraît fort bonne lorsqu'on la met en place est souvent attaquée intérieurement d'un mal qui se découvre plus tard. A tout prendre, il avait mieux valu avoir eu à changer la pièce sur le chantier que plus tard, après les progrès du mal qu'elle aurait communiqué à l'arrière du vaisseau.

A côté des chantiers de ces vaisseaux, il avait été mis en construction quatre nouvelles frégates : *l'Engageante* et *la Coquette*, portant du 12, *la Mignonne* et *la Fine*, portant du 8. L'ordonnance de 1765 avait supprimé les chambres sur le gaillard d'arrière des vaisseaux et des frégates. Le port eut beaucoup de peine à céder à cette disposition pour les quatre frégates; il croyait qu'il n'était pas possible de s'en passer; officiers et constructeurs étaient d'avis d'en mettre, mais le ministre rétablit résolûment l'ordre contraire. Il prescrivit même de supprimer sur les bâtiments existants toutes chambres d'officiers et cabanes de maîtres qui seraient sur les dunettes, les supposant également contraires aux ordonnances et au bien du service. Seulement, il accorda d'en mettre sur *le Languedoc*, qu'on supposait ne devoir être monté que par un officier général.

9 *avril* 1766. — Depuis le mois d'avril, le département de la marine avait été séparé de celui de la guerre. Le duc de

Choiseul prit celui des affaires étrangères, et remit en échange la marine à son cousin le duc de Praslin, qui alla passer quelques semaines à Brest, afin d'examiner par lui-même tous les objets de service et les travaux d'un grand port.

Cependant la séparation des deux départements ne ramena pas tout de suite la marine à une complète indépendance du département de la guerre. Depuis le 1er janvier 1762, que le détail de l'artillerie maritime avait été uni à l'artillerie de terre, avait paru une ordonnance du 5 mars 1764 qui avait reconstitué dans le même esprit les brigades d'artillerie dans les ports. L'ordonnance du 25 mars 1765 y ajouta encore, et de plus confirma les précédentes dispositions qui attachaient au service des ports et des vaisseaux des bataillons d'infanterie française. C'est en vain qu'elles autorisèrent à y engager des matelots, pour trois ans seulement, avec une prime d'engagement de 60 livres; très-peu se laissèrent aller à cette séduction.

Mais bientôt, et peu à peu, les anciens errements furent repris. Une ordonnance du 5 novembre 1766 recréa la compagnie des apprentis canonniers, sous le commandement de lieutenants et d'enseignes de vaisseau. Les quartiers de Toulon et de la Seyne se prêtèrent facilement à la composer; mais il n'était pas possible d'engager aucun homme des autres quartiers, et il fallut pour la compléter recourir aux levées. L'homme de mer, disait-on, a de l'antipathie pour le métier de soldat. Les gens classés qui s'étaient engagés dans la brigade d'artillerie en avaient tous déserté avant les trois ans; les matelots craignaient qu'on ne les envoyât des apprentis canonniers aux brigades d'artillerie, c'est ce qu'on avait fait mal à propos en 1762; et, pour les calmer, la défense fut portée d'enrôler dans ces brigades des marins inscrits.

Le détail de l'artillerie fut rendu à la marine à compter du 1er janvier 1767. Ce détail, avec tout le matériel du parc, fut remis sous l'administration de l'intendant, pour être di-

rigé, de concert avec lui, par le capitaine de vaisseau, chef de brigade du corps. M. de Missiessy avait accepté cette fonction. Un recensement général de l'artillerie fut fait en cette occasion.

La séparation ne fut achevée que deux ans après, par l'ordonnance du 24 septembre 1769, qui établit dans l'intérieur des départements des *brigades d'artillerie et infanterie de marine*. Trois brigades furent instituées à Brest, Toulon et Rochefort, ayant chacune une compagnie de bombardiers, quatre de canonniers, trois de fusiliers, toutes commandées par des officiers de la marine. Le département se réservait seulement de demander encore à la guerre les garnisons des vaisseaux ; et cependant on s'était plaint que les régiments de terre choisissaient pour les détachements des vaisseaux ce qu'ils avaient de plus médiocre. Les soldats étaient presque nus, et leurs fusils, pour l'ordinaire, inutiles pour la guerre. Il n'était pas possible que cette façon de servir continuât, et l'on demandait que la marine eût, le plus tôt devait être le mieux, des troupes uniquement destinées pour les vaisseaux.

M. de Choiseul laissa le département de la marine en meilleur état qu'il ne l'avait pris. Les fonds, qui sont le nerf des affaires, furent, grâce aux dons des provinces, abondants au commencement de son ministère. Obligé à la lenteur des constructions par le défaut de bois, qu'il cherchait cependant à faire acheter de tous côtés, les radoubs étaient devenus pour lui un objet des plus importants. Les vaisseaux furent toujours tenus, dans un état de facile armement, avec vigilance et propreté. Le ministre acceptait volontiers les projets de dépenses qui lui étaient présentés, et où ils avaient une grande part. Celui qu'il avait arrêté pour 1766 fut de 4,363,000 liv., dont 1,129,000 liv. pour appointements, hôpitaux et troupes, et 3,234,000 liv. pour approvisionnements et ouvriers, indépendamment des armements, qui étaient toujours payés sur des

fonds extraordinaires. C'était beaucoup plus qu'on n'avait donné au port pendant les précédents ministères. Mais si les vues étaient larges, les moyens étaient bornés. Les réalisations de fonds ne se faisaient pas au gré de l'administration, et sur la fin de son ministère, beaucoup de dépenses tombaient, en fin d'année, dans l'arriéré, qui s'acquittait toujours mal et tardivement, et que les créanciers négociaient avec perte. Le Trésor en agissait ainsi non-seulement à l'égard des créances de fournisseurs et d'entrepreneurs, mais encore pour la solde des marins et des ouvriers. Il lui vint en idée à ce sujet de fonder une création de 30,000 liv. de rentes viagères, en actions de tontine de 40 liv., en faveur des matelots, pour l'acquittement des salaires qui leur étaient dus. Mais cet essai n'eut pas de succès, le matelot créancier témoignant assez qu'il préférait son capital en argent, avec lequel il pourrait s'intéresser dans une petite navigation, à 40 liv. de rente.

L'intérieur du port et sa profondeur furent toujours tenus dans un bon état d'entretien. Il y avait onze machines à curer, employées aux deux darses, tellement en activité, que le port refusa d'en céder à quelques ports voisins qui en demandaient, disant qu'on en occuperait encore cinq ou six, si on les avait.

Mais les bâtiments civils étaient en mauvais état. La partie des magasins et ateliers depuis l'horloge jusqu'à la grande fontaine était presque submergée et menaçait ruine. Les constructions civiles étaient restées sous l'attribution du directeur des fortifications de la place, qui n'avait pas toujours les fonds nécessaires. La marine demandait vainement les réparations; elle obtint à la fin d'avoir toute la direction et la charge de ce service, qu'elle reprit à dater du 1er janvier 1769. M. Verguin fut nommé ingénieur en chef, avec 3,600 liv.

Le ministre avait exprimé plus d'une fois la résolution d'établir un hôpital de la marine, comme à Brest et à Rochefort. Il semblait qu'il n'y avait plus qu'à trouver un endroit convenable; mais il ne fut pas possible de rien proposer encore.

L'administration loua, pour en tenir lieu, deux maisons près des Minimes appartenant au sieur Verguin; celui des chiourmes restait dans l'intérieur de l'arsenal. L'opinion de M. Berryer sur l'administration des hôpitaux avait prévalu; ils étaient à l'entreprise. Le même entrepreneur servait ceux de Toulon et de Marseille.

18 *février* 1766. — Il n'est pas hors du sujet de rapporter qu'à l'occasion de la mort du Dauphin, la marine fit dire, dans l'église des Récollets, une messe qui fut célébrée avec simplicité, sans aucun appareil, trouvant mieux de donner aux pauvres, dans ce temps de misère, l'argent qu'aurait coûté un service plus magnifique. Ce fut un don aux pauvres de 3,000 liv. Le duc de Choiseul répondit à M. Hurson que le roi avait été touché de cette marque de zèle et de respect, et encore plus édifié de la forme qu'on avait suivie. — Après l'éviction des Jésuites, la marine avait adopté l'église des Récollets et traité avec eux pour la *fourniture des aumôniers nécessaires aux vaisseaux.*

LIVRE SEIZIÈME.

DE 1767 A 1772.

M. de Praslin ministre. — Projet de bassin. — Hangar au bois. — Martelage. — Bois d'Italie et d'Albanie. — Approvisionnements divers. — Misères des ouvriers ; disette. — Cession de la Corse à la France. — Elle la fait respecter des Barbaresques. — Occupation totale de l'Ile. — Méfiances sur les desseins des Anglais ; préparatifs. — M. de Boynes ministre de la marine. — M. de Guedeville intendant à Toulon.

Le duc de Praslin suivit, dans le département de la marine, les traces de son prédécesseur ; ce fut comme la continuation du même ministère, et ce ne sera pas en sortir que de parler des approvisionnements et de quelques travaux intérieurs qui y furent poursuivis.

Deux projets étaient menés de front : l'un de construire un bassin pour le radoub des vaisseaux ; l'autre de faire des hangars pour abriter les bois. Rien n'était jugé plus essentiel que de procurer au port de Toulon les aisances qui lui manquaient. Le ministre se montrait disposé à accueillir les propositions que le port était en train de lui faire, jaloux, disait-il, de lui voir des établissements au moyen desquels le bois ne serait plus exposé à périr faute d'être mis à couvert, et qui ne l'obligeraient plus à faire passer les vaisseaux à Brest et à Rochefort, ou à ne les réparer qu'imparfaitement à flot. Enfin, pensait-on, lorsque le port de Toulon aura des hangars et un bassin, on pourra être sûr qu'il sera le plus beau port, et qu'il possédera l'arsenal le plus utile de l'Europe.

La construction d'un bassin ne put se faire que quelques années plus tard ; elle fut devancée par celle des hangars.

Les bois nécessaires à un port ne peuvent se déployer que

dans une grande surface; l'espace dans l'arsenal était rétréci; on avait pensé à les mettre au dehors, mais ils allaient dépendre d'un projet général des fortifications de la ville, et puis on les voulait à proximité de l'arsenal, à pied d'œuvre, s'il était possible. Plusieurs projets furent faits et refaits. M. Verguin envoya le plan d'un hangar qui aurait été élevé entre la corderie et l'île, qui aurait eu 60 toises de longueur en deux nefs de 42 pieds de large, et aurait contenu 180,000 pieds cubes. Le ministre ne trouva pas qu'il remplît ses vues. En attendant que l'on fût d'accord sur le local et sur le plan, M. Hurson proposa de faire dans le même espace quelques hangars provisionnels peu coûteux, pour mettre à couvert les plus belles pièces et se dispenser de les plonger dans l'eau. Ces hangars consistaient en des bigues enfoncées à terre, sur 15 à 16 pieds de hauteur, pour donner moins de prise au vent, et recouvertes de planches de sapin bien brayées. Leur longueur était de 42 pieds, leur largeur de 30; il devait y en avoir six à sept, assez espacés entre eux pour faciliter l'air courant; 100,000 pieds cubes devaient y être abrités. Le ministre approuva cet arrangement, et on y travailla incontinent. Le premier de ces hangars coûta 2,600 livres.

M. Hurson n'abandonnait pas le projet de construction d'un grand hangar. Il proposa de le placer à côté de la porte du port, dans un ancien terrain de l'arsenal, naguère cédé à la ville, où étaient précédemment les maisons du commissaire général et du contrôleur, au milieu de cinq à six autres maisons particulières. Ainsi il ménagerait dans l'arsenal un terrain dont l'emploi à demeure aurait gâté la vue de son plus beau monument, terrain qu'on pourrait toujours dans la suite utilement employer. M. Milet de Montrille, ingénieur en chef, préférait ce terrain-là; c'était un ingénieur habile et de bonne réputation, mais on se mettait en garde de lui, parce qu'il était de Toulon, que des considérations de localité le dominaient. Il objectait que prendre une portion de l'arsenal qui

faisait partie de la ville, c'était restreindre la ville, déjà trop petite pour ses habitants, faire renchérir les loyers et faire sortir un grand nombre d'habitants utiles. M. Hurson répondit facilement à ces objections qu'il trouva exagérées, pour six locataires de plus qui allaient se répandre dans la ville; et le ministre, adoptant ses raisonnements, voulut commencer tout de suite le hangar.

Les maisons des particuliers furent estimées à 52,800 liv. On avait à démolir, dans cette opération, la prévôté, quelques bureaux, un magasin de pompes à incendie, qui étaient à côté de la porte de l'arsenal. Le plan d'un hangar en deux halles fut dressé par l'ingénieur Verguin; il devait contenir 200,000 pieds cubes de bois de chêne, et 160,000 pieds cubes en bordages du Nord dans les planchers. On estimait que l'État gagnerait la dépense de ce hangar en moins de quatre ans, attendu que tous les ans le vent, le soleil et la pluie gâtaient plus de 30,000 pieds cubes de bois.

Août 1767. — Ce ne fut pas sans tracasserie, sans opposition que la marine acheta et démolit les maisons de l'emplacement adopté. L'estimation du hangar fut de 248,000 livres, et le marché en fut envoyé au ministre dans le mois de septembre. On cherchait à lui donner des inquiétudes sur la capacité et la solidité des entrepreneurs; M. de Monville suscitait des contrariétés, et il fallut la persévérance et le feu de M. Hurson pour surmonter tous ces obstacles. L'entrepreneur fut le sieur Romain, qui avait des cautions sûres; enfin, le ministre, dans le mois d'octobre, renvoya le marché approuvé par lui.

Mais les difficultés n'étaient pas terminées. Le ministre exigea bientôt un nouveau plan par un seul hangar à 4 nefs; puis il envoya un autre plan, avec un modèle en bois, et l'ordre de s'y conformer; ce dernier avait 5 nefs, sans étage, et devait coûter 280,000 livres. Tous ces projets furent combattus, et, après mille représentations, le mi-

nistre, cédant au vœu du port, en revint au marché déjà approuvé, passé avec le sieur Romain (6 mai 1768). On y mit la main; les pilotis se posaient, la maçonnerie était commencée, lorsqu'en février 1769 le duc de Praslin appela auprès de lui l'ingénieur Verguin pour examiner des plans nouveaux. Le ministre ne se fixait jamais bien; même après avoir donné son approbation, il s'arrêtait facilement à de nouvelles idées. En définitive, un dernier plan, très-peu différent du premier, fut envoyé et approuvé; on avait beaucoup de raisons pour presser cet ouvrage, et on ne perdit pas le temps. Un supplément de forçats vint de Marseille. Les tailleurs de pierre et les maçons manquaient; on en leva dans la province. On observa à cette occasion que les travaux des fortifications, ceux d'une église que l'on bâtissait et les maisons qu'on faisait dans Toulon, où depuis cent ans on n'avait tant bâti, occupaient tous les ouvriers de cette espèce.

L'exécution des hangars annonçait une résolution prononcée de former des approvisionnements de bois de construction. M. de Choiseul, depuis son entrée au ministère, avait poursuivi ce projet avec persévérance. Mais l'autorité de la marine sur les forêts en France s'était affaiblie avant lui (1759); les lois étaient demeurées sans effet : de simples arrêts les avaient profondément modifiées. On avait exposé qu'il était douloureux pour un propriétaire de voir couper des chênes qu'il voulait garder pour l'amélioration de ses terres, même pour leur seul ornement; qu'il lui était plus dur encore de les conserver malgré lui pour un temps éloigné, à la convenance de la marine, lorsque ses besoins actuels lui faisaient une loi d'en tirer du secours. Les attributions de la marine furent oubliées dans les moments de faiblesse du ministère antérieur; pourtant l'atteinte qu'elle en reçut ne fut pas entière, elle conserva son droit sur les bois, mais pendant un temps limité. Le propriétaire qui voulait couper quelques bois présentait requête à la chambre des eaux et

forêts du parlement, et, après une formule de renvoi portant : *Soit montré au commissaire de la marine*, l'intendant donnait ses ordres pour la visite; il avait six mois pour user de son droit, et si, à la fin de ces six mois, il n'avait pas manifesté son intention pour l'achat au compte de la marine, le propriétaire devenait libre de faire sa coupe et d'en user à sa volonté. Telle fut la marche consacrée alors.

Ce retour, mitigé au droit de propriété, avait, il faut en convenir, son côté équitable qui domina la question d'État. Des deux grands priviléges établis par Colbert, l'enrôlement maritime et le martelage, ce dernier, le moins pesant des deux, commença seul à s'affaiblir. Les riches et les puissants eurent gain de cause. L'administration maritime invoqua en vain la suprême loi de l'intérêt général et le droit de préférence que l'État, en payant, devait avoir sur toutes choses propres à son service; elle se chagrina longtemps, trouva son service compromis; beaucoup de bois qu'elle aurait eus échappèrent, et elle se plaignit que les forêts entraient en dégradation.

Combien de fois dans la marine n'a-t-on pas exprimé le regret que M. de Seignelay, qui avait senti l'éternel avantage pour son département d'avoir des dotations de forêts et de pépinières d'arbres propres au service maritime, que la marine aurait emménagées et peuplées à son gré, n'eût pas persévéré dans cette grande idée !

Déjà le martelage avait cessé de fait depuis 1758, par une économie mal entendue de M. Berryer, qui avait supprimé la petite dépense de cette visite des charpentiers; elle avait eu les suites les plus funestes, par la mauvaise direction des coupes et l'abandon des arbres d'une province à la discrétion d'un entrepreneur qui abattait toute sorte d'arbres, de tout âge et sans assortiment.

Les fournisseurs plus que tous les autres, accoutumés à profiter de l'autorité de la marine, étaient contrariés du système nouveau. Ils trouvaient plus expédient le précédent

mode, d'après lequel le propriétaire n'avait pas le pouvoir d'empêcher la coupe de son arbre, mais seulement la liberté de disputer de sa valeur; il lui fallait maintenant traiter de gré à gré, même pour la coupe. Ne pouvant plus autant choisir, ils ne pouvaient plus promettre les assortiments tels que le port les demandait. Les choses furent ainsi en présence pendant quelque temps. Mais, après les premières satisfactions laissées aux propriétaires, l'intérêt des vendeurs et celui des grands acheteurs les rapprochèrent, et il continua à se faire des transactions entre les uns et les autres. La marque des arbres, abandonnée, fut reprise dans les provinces, et la marine finit par se contenter du droit assez puissant qui lui restait encore. L'ordre établi resta écrit, sauf quelques variations sur les formes, dans les règlements du martelage. Des marchés furent conclus par le ministre et par le port, pour bois d'Alsace et de Franche-Comté, ensuite pour bois de Bourgogne ; des traités furent passés pour 50,000 pieds cubes du comtat Venaissin, pour 60,000 pieds cubes de bois courbants du Languedoc, et même pour quelques petites parties de bois de Provence; mais le tout ne formait que des quantités faibles encore qui n'approvisionnaient pas suffisamment le port.

Il fut ordonné de prendre des arrangements pour se procurer des bois de Toscane et de Romagne. Un constructeur fut envoyé aux forêts de Maremmes, près de Sienne. Les conclusions furent longues; la marine annonçait de grandes exigences pour ses sûretés; à traiter avec des étrangers, elle voulait que ce fût de première main, sans avances, sans répondre d'aucun risque, les bois livrables à Toulon, et non sur les lieux d'exploitation. Mais il n'était pas possible d'obtenir des fournisseurs d'Italie qu'ils amenassent leur bois à Toulon à leurs risques, malgré qu'on leur promît de faire tenir sur les côtes de Provence des chebecs et des galères pour les protéger contre les Barbaresques; ils regardaient ces promesses comme des paroles, et auraient fait payer à l'État des assu-

rances de 30 à 40 p. 100. Ils voulaient même qu'on reçût les bois au rivage, parce qu'ils craignaient la réception du port. L'intendant à son tour se méfiait des Italiens; il cherchait une compagnie en France; il ne put en trouver ni à Toulon ni à Marseille. Il jugeait les négociants de Marseille peu propres à ces entreprises, peu soucieux de s'en charger, et il croyait le commerce de cette ville dans de grands embarras, à la suite de la guerre. La chambre de commerce était en avance de plusieurs millions envers l'État.

Diverses propositions faites de Gênes et de Livourne n'étaient pas de nature à être acceptées. Pourtant M. Hurson réussit à conclure un marché avec le sieur Luxoro, consul de la république de Gênes à Marseille, pour 50,000 pieds cubes de bois de Romagne par an, pendant cinq ans, à 4 livres et 4 livres 10 sous. La marine ne courait aucun risque, n'était tenue d'aucune avarie; la fourniture était assortie. Le marché ne fut pas approuvé par le ministre, qui trouva les prix trop forts et ne voulut pas s'engager pour plusieurs années. Cependant les prix étaient raisonnables; l'Espagne en payait jusqu'à 5 livres 10 sous et 6 livres. L'intendant regretta beaucoup ce refus, et fit bientôt partager ce regret au ministre, qui, frappé de ses raisons, lui laissa toute liberté d'agir pour traiter des bois d'Italie. Le marché ne put se renouer tout de suite; les associés de la fourniture avaient retrouvé le moyen de livrer à l'Espagne, qui payait plus cher. Ils s'étaient repliés sur la France dans un moment où l'Espagne les avait abandonnés.

Pendant ces débats, le sieur Luxoro avait fait arriver quelques chargements de bois assortis, qu'il livra, sur des conventions isolées, à des prix modérés.

Il fallut se reporter sur d'autres, et on n'en manqua pas; on passait beaucoup de marchés, peu réussissaient : il y avait beaucoup de paroles et peu d'effet. On crut avoir bien traité avec plusieurs compagnies de Rome et de Gênes; les quantités promises étaient importantes : il y en eut de 180,000

pieds cubes, d'autres de 150,000. La plupart des conditions voulues par la marine avaient été acceptées. Ces espérances s'évanouirent. Le sieur Luxoro reparut et fut plus persévérant : il se présenta pour des quantités de 100,000 pieds cubes qui se succédèrent, et cela quoique les recettes de ses bois se fussent opérées dans le principe avec difficulté, par la ténacité avec laquelle ses associés et lui voulaient faire recevoir des pièces défectueuses, disant qu'il fallait qu'on reçût tout ou rien. Ils se plaignaient sans cesse au ministre des tracasseries qu'ils disaient éprouver. Le sieur Luxoro surtout était d'un emportement extraordinaire, n'entendant pas la force des termes et, à la moindre difficulté des commissaires de recette, s'écriant plaisamment qu'il ferait faire les choses à sa volonté. La correspondance rapporte qu'il tirait alors de sa poche une lettre du ministre qui finissait en lui marquant *qu'il était entièrement à lui ;* et il disait : Puisque le ministre est entièrement à moi, jugez si je vous ferai voir du chemin. Cependant, ils finirent par entendre quelque raison ; mais aussi on faisait tout ce qu'il était possible pour ne pas les dégoûter, et ils présentèrent une suite de chargements dont ils souffrirent qu'on rebutât les pièces viciées. Leurs bois, en somme, étaient trouvés de bonne qualité.

En 1766, le ministre voulut hâter davantage l'approvisionnement des bois ; il mettait la dernière importance à en avoir, au plus tard en 1768, 600,000 pieds cubes, pour huit vaisseaux, dont deux de 80, trois de 74, trois de 64 ; il ordonnait de prendre les mesures nécessaires et consentait à payer les bois de la première espèce à 4 livres 10 sous. L'intendant lui répondait que la quantité de bois dont il parlait le faisait trembler, en ce qu'il pouvait être sûr que, sur 400,000 pieds cubes qui allaient être bientôt dans l'arsenal, il y en aurait un quart gâté avant deux ans, faute de hangars; les hangars n'étaient alors qu'en projet; en les attendant, il ne trouvait d'autre parti que de mettre les bois sous l'eau, et il en fit

plonger une grande partie derrière la Poncherimade, une autre dans le canal de la Boulangerie, où il rétablit les parquets qu'on avait détruits en 1757 pour la défense de la place. Tous les expédients semblaient bons, pourvu que les bois ne fussent pas à la pluie et au soleil.

D'autres marchés furent entrepris. Une compagnie offrit de se charger de la fourniture générale des bois de Toscane et de Romagne ; les prix étaient avantageux, mais elle ne voulait pas absolument que ses bois fussent reçus dans l'arsenal ; c'était sa condition *sine qua non*. Il paraissait évident que cette compagnie, qui s'était approprié les plus importantes ressources de l'Italie, voulait faire la loi. Le ministre n'y consentit point. Il venait de recevoir alors une proposition d'un sieur Nalet, munitionnaire des troupes en Corse, qui s'était présenté à lui pour être entrepreneur des bois d'Italie ; il offrait d'extraire 600,000 pieds cubes ; le marché fut passé en avril 1768. Un charpentier de la marine fut mis à son service.

1768. — Dans le mois de septembre, le sieur Nalet envoya trois chargements de bois beaux et excellents ; mais il se dégoûta de son entreprise, vu qu'il avait perdu par un incendie de bois abattus, par la perte de plusieurs bœufs, et d'autres incidents. Le ministre voulait cependant qu'il continuât la fourniture ; il lui fit des faveurs, renoua avec lui un marché nouveau, mais celui-ci se désista tout à fait, et il fallut se retourner ailleurs.

M. Hurson se détermina alors à se rendre lui-même sur les lieux. Il fut autorisé à faire un voyage en Italie pour voir les exploitations de près. La frégate *la Mignonne* le conduisit à Gênes, et il voyagea de compagnie avec le vicomte de Choiseul, fils du duc de Praslin, nommé ambassadeur à Naples. Il eut des conférences à Rome avec le cardinal de Bernis, s'aboucha avec des gens qui avaient fourni et avec d'autres, mais il ne trouva personne avec qui il pût traiter. Il lui fallut avoir recours aux négociants génois ; et il passa à Gênes avec

les sieurs Cavagnano et Rossi, qui avaient déjà traité une fois, un nouveau marché où il leur accorda une augmentation de une livre le pied cube. Les prix furent portés à 5 livres et 4 livres 10 sous. Ces fournisseurs persévérèrent et livrèrent beaucoup de bois. L'on fut satisfait d'eux, et l'on convint avec eux que ceux de leurs bois qui n'auraient pas les proportions pour être recevables dans les classes pour lesquelles ils étaient présentés ne pourraient être refusés et seraient admis dans une classe inférieure. Cette concession, accommodante des deux côtés, a fait partie, depuis, des conditions écrites dans les marchés des bois.

Le port chercha à se procurer des bois de plusieurs autres régions. On essaya vainement d'en tirer de la Calabre, que l'on savait excellents; mais les gouvernements d'Espagne et de Naples en prohibaient obstinément la sortie.

Un marché fut fait pour bois d'Albanie. Le fournisseur réussit à en envoyer et en promit beaucoup. L'envoi de ces bois se faisait par contrebande; ils étaient censés envoyés à Raguse, pour des constructions que l'entrepreneur était obligé de faire paraître et exécuter. Ce bois était de très-bonne qualité; le transport s'en était fait dans les forêts à dos d'hommes. Plusieurs chargements se succédèrent, apportés la plupart par des Grecs.

C'est ainsi que le port de Toulon s'alimenta, pendant plusieurs années, en bois de chêne de différentes origines, sans autres incidents à remarquer. Les bois de France y avaient toujours leur part par des marchés particuliers à courts termes; seulement on ménageait toujours beaucoup les propriétaires ombrageux. Le port envoya vers ce temps des commissaires et des charpentiers dans quelques provinces voisines pour marteler les bois propres à la marine; c'était son droit, les arrangements nouveaux ne le défendaient point. Mais le ministre interrompit, quelques mois après, les opérations commencées; elles pouvaient avoir, selon lui, une suite désagréable; il

fallait se borner à faire une visite pour un recensement et connaître les ressources; on était arrivé sous le ministère de M. de Boynes.

La Corse ouvrait ses forêts à la France : un marché fut passé avec une compagnie de cette île pour les bois de la marine. Des bois de chêne furent promis, mais peu livrés; ce n'est pas dans cette essence que consistait la richesse forestière de l'île; l'on porta la hache sur les abondantes forêts de pin. Cent mâts durent être annuellement livrés, quantité considérable que les entrepreneurs tinrent à fournir pour se dédommager un peu, dans les commencements, des dépenses qu'ils devaient faire pour les chemins. Ce marché procura les bois de pin bientôt nécessaires pour l'immense consommation qui s'en fit dans la construction d'un bassin. Quelques entreprises antérieures pour procurer de ces bois avaient échoué, parce que les principaux du pays les contrariaient; mais, dans celle-ci, ils avaient pris un intérêt et faisaient eux-mêmes arranger les chemins; les chefs mêmes du parti rebelle la protégeaient, et on voulut tolérer cette protection de leur part, dans l'espérance qu'elle les amènerait à la soumission.

Il n'y avait pas, en 1762, une seule pièce de mâture dans l'arsenal; ce fut un des premiers besoins que l'on chercha à remplir. Des bâtiments étrangers, surtout les hollandais, arrivèrent, pendant toutes les années de la paix, chargés de mâts, de planches du Nord, et de toutes les autres précieuses productions de cette contrée en chanvres et goudrons.

La marine avait trouvé une ressource dans les mâts des Pyrénées. Un maître mâteur y fut envoyé pour aider à leur choix et à leur extraction; de nombreux chargements de gabarres vinrent de Bayonne, apportant de ces mâts qui, quoique d'une qualité beaucoup inférieure à ceux du Nord, n'étaient pas sans utilité.

La forge de la Chaussade était en possession de fournir les fers et les clous dans tous les ports. Celle de Cosne fabriquait

les ancres. La forge de Saint-Gervais, plus que toute autre à portée de Toulon, fut rétablie. Quelques fers forgés étaient tirés de Dardennes. Des essais de fabrication d'acier étaient faits en France. Un marché avait été convenu pour aciers de la forge de Ruffec, appartenant au comte de Broglie, que l'on désirait accréditer. Cet acier, en différentes épreuves, avait été jugé supérieur à celui d'Allemagne et pouvait être comparé à celui d'Angleterre.

Des marchés étaient annuellement passés pour la fourniture des chanvres, qui se tiraient en plus grande partie du Dauphiné, de la Bourgogne et de la Bresse. En 1765, les fournisseurs avaient négligé de faire leurs achats, espérant que les cultivateurs les leur offriraient à très-bas prix; mais des accapareurs intermédiaires les avaient achetés, et ne voulaient les céder qu'à des prix que les fournisseurs trouvaient trop élevés. A cette occasion, ceux-ci se plaignirent, prétendant que la liberté des achats de chanvres était plutôt nuisible qu'utile aux consommateurs, n'était profitable qu'aux accapareurs, et était surtout préjudiciable aux intérêts de l'État; ils voulaient qu'il ne fût permis aux commerçants d'acheter des chanvres que lorsque les approvisionnements de la marine seraient faits; on voyait trop bien qu'ils voulaient eux-mêmes mettre le prix qu'ils voudraient avec moins de chance et de peine. Le ministre, d'accord avec l'intendant, répondit qu'il était inutile d'avoir de nouveau recours à de pareils moyens; qu'on avait éprouvé plus d'une fois qu'ils étaient impraticables et entourés d'inconvénients; les achats étaient de droit naturel, et les fournisseurs n'auraient eu qu'à prendre, pour remplir leur service, les mêmes moyens qu'ils reprochaient aux accapareurs : l'ordre fut donné d'acheter à leur folle enchère.

Une compagnie s'était ensuite formée pour la fourniture des chanvres, compagnie Desjardins, composée de plusieurs négociants de Paris. Leur traité fut, en 1769, renouvelé

pour six années : elle fournissait des chanvres du Piémont, de France, même du Nord, à des prix peu différents les uns des autres. Cette compagnie livrait aussi le goudron, le brai.

La manufacture des toiles à voiles de Toulon n'avait plus travaillé depuis quatre ou cinq ans. Il était dû aux entrepreneurs 50,000 écus, et ils l'avaient abandonnée. On s'approvisionna alors de Strasbourg et de Bonnay en Dauphiné. La manufacture d'Agen commençait à fournir des toiles jugées bonnes. On cherchait cependant des entrepreneurs pour Toulon, et on les trouvait difficilement; ils voulaient des prix plus élevés, des avances, des payements exacts, et demandaient à s'établir dans l'arsenal de Marseille. Pour couper court, il fut résolu de faire travailler la manufacture de Toulon, par économie, comme on le faisait pour la corderie, et l'on envoya acheter les matières premières, fil et coton. Le moment n'était pas favorable, les matières ayant prodigieusement haussé de prix; mais les premiers essais, faits dans le mois d'octobre 1765, donnèrent un bénéfice. L'on fut satisfait du succès de plus en plus. Des toiles à voiles furent fabriquées meilleures que celles de Strasbourg, dont la qualité imparfaite n'inspirait pas une entière sécurité. La manufacture fut montée sur un pied étendu, et les calculs annonçaient toujours du bénéfice.

Les adjudications faites, en 1769, pour les approvisionnements du port, donnèrent une peine étonnante. Les circonstances de la cherté de toute espèce de marchandises, et plus encore le défaut total de confiance, avaient obligé l'administration à accorder des prix plus hauts que les années précédentes. Elle ne dissimulait pas que la véritable raison de cette augmentation était le défaut de payement et le manque de parole.

1767. — La parcimonie était devenue plus étroite; elle avait frappé les salaires d'ouvriers. Le ministre ne voulait leur donner en 1767 que 600,000 livres. M. Hurson était

réduit à disputer, presque sou par sou, des augmentations. Il réclama instamment, exposa qu'il serait obligé de retrancher un jour de la semaine et de renvoyer quatre cents ouvriers de la Seyne, Senary et Sixfours; que les consuls de ces communautés étaient venus lui représenter la misère de ces gens qui n'auraient d'autre ressource que le désespoir, le vol ou l'exploitation. Il observait qu'il n'en était pas de l'ouvrier de Toulon comme de ceux des autres ports, qui trouvent un refuge dans la culture des terres ou les manufactures; la Provence se cultivait moins; il n'y avait presque pas de manufactures, et l'ouvrier maritime n'avait d'autre ressoure que l'arsenal ou le pays étranger; ce n'étaient pas seulement les jeunes qui partaient, mais les hommes mariés qui laissaient femmes et enfants, dans l'espérance de leur rapporter quelque gain ou de les appeler auprès d'eux. « Je vois avec » douleur, disait-il, sortir de l'arsenal la plus brillante jeu- » nesse que j'avais eu soin d'y rassembler; je me souviens » avec frayeur de ce qui s'est passé du temps de M. Berryer, » où le défaut de payement et le renvoi des ouvriers ont fait » sortir, de Provence seulement, plus de six cents familles » qui ne reviendront plus. Ce que je vous marque n'est point » une crainte vaine, ni une amplification pour vous émouvoir. » En plaidant avec ce cœur, M. Hurson avait la consolation d'obtenir quelque supplément de fonds, mais toujours bien légers.

1768. — L'année suivante, il faisait une peinture non moins déplorable : la disette était horrible et la cherté de toutes choses extrême dans le pays; on ne pouvait payer les désarmements. Rien n'était plus triste que de donner cet exemple en temps de paix.

Toutes les caisses se ressentaient de la détresse. Les malheureux demi-soldiers et invalides étaient souvent arriérés de trois ou quatre semestres. On était réduit à l'extrémité de n'accorder que très-peu de demi-soldes, pour ne pas dépasser

les fonds disponibles. La plus grande partie des fonds de la caisse était dévorée par des pensions de faveur.

1767. — Les armements de 1767 furent quelques frégates et chebecs. *La Chimère* reconduisit à son ambassade, à Naples, le vicomte de Choiseul. M. Hurson, qui à ses autres qualités joignait celle de courtisan, ne laissait échapper aucune occasion où il pouvait parler du jeune ambassadeur sans vanter son affabilité, ses connaissances et l'estime que chacun lui portait. *La Pléiade* poussa sa croisière jusqu'à Cadix. Plusieurs chebecs croisèrent dans le Levant, veillant de près les côtes de la Morée, où les Dulcinotes avaient établi leurs pirateries. *La Sincère*, de Brest, amena à Marseille 63 esclaves délivrés par le traité de M. de Breugnon. Toutes les années, d'ailleurs, des croiseurs parcouraient les Échelles et les côtes de Barbarie. Le vaisseau *le Sage* fut armé à la fin de l'été et partit au mois de septembre pour aller à Brest et y être refondu. Il en fut de même, au commencement de l'année suivante, du vaisseau *la Rencontre*.

Deux vaisseaux et trois frégates vénitiens, commandés par l'amiral Ems, relâchèrent à Toulon, dans le mois d'août, venant d'Alger. En ce moment, se faisait au port marchand de Toulon, la construction de deux chebecs pour la république de Venise. On y achevait un gros vaisseau marchand que le commerce de Toulon se proposait d'expédier à Saint-Domingue.

1768. — La marine allait prêter son concours à une importante et définitive acquisition, que fit faire à la France le patriotisme du duc de Choiseul. Par le traité de Compiègne de juillet 1768, Gênes avait cédé tous ses droits sur la Corse à la couronne de France. Une division fut destinée à opérer sur les côtes de cette île; elle était composée

des vaisseaux *la Provence*,	capitaine de Broves,
le Sagittaire,	— de Fabry,

des frégates *l'Engageante*,
la Mignonne,
des chebecs *le Caméléon*,
le Séduisant,
la Revanche,
et de 2 felouques.

Dans un premier convoi, l'escadre protégea le passage de 12 bataillons d'infanterie, 2 légions de cavalerie et 500 artilleurs. Plusieurs bataillons occupaient déjà les principaux points de la Corse. Le marquis de Chauvelin suivit ces troupes; les bâtiments qui les conduisirent ramenèrent à Gênes les garnisons génoises, en même temps que les agents et les effets de cette république. Huit autres bataillons furent envoyés au mois d'octobre, et l'on ne fut occupé toute l'année que de ces expéditions. Paoli avait établi en Corse un gouvernement; il avait aguerri, discipliné ses troupes; elles résistèrent héroïquement. La puissance des armes et celle des négociations, si elles ne soumirent pas l'île tout d'un coup, l'empêchèrent du moins de prolonger la défense.

Le vaisseau *le Sagittaire*, mouillé entre les rochers, aida, par son feu, la reddition du village de Monza. Les petits corsaires corses faisaient du mal; un bâtiment de transport chargé de vivres et d'effets tomba en leur pouvoir; les chebecs avaient trop de tirant d'eau pour entrer dans les calanques où ils se réfugiaient; on acheta quelques brigantins génois, afin de les atteindre plus aisément. Sur la demande de M. de Marbœuf, gouverneur de l'île, des bâtiments légers furent affectés à assurer par mer, d'un port à l'autre, les communications alors interceptées par terre.

L'escadre revint de Corse et désarma dans le mois de décembre. D'autres frégates et chebecs furent armés pour tenir la station pendant l'hiver. L'armement avait été payé sur les fonds de l'extraordinaire des guerres.

Au mois de septembre, plus de 200 prisonniers corses furent envoyés à Toulon. M. de Coinci, gouverneur de la place, les fit mettre à la grosse tour, déplorant qu'ils y fussent mal dans les souterrains, surtout dans la saison où l'on entrait. Mais l'évêque de Toulon n'avait pas permis qu'on les mît dans un couvent de Saint-Bernard qui venait d'être supprimé, et dont le local entrait dans le plan des fortifications, prétextant qu'il y avait eu quelques religieuses enterrées dans l'église. On trouvait que ces égards, poussés trop loin pour ce qui intéressait l'extérieur de la religion, faisaient grand tort à l'humanité. Le scorbut attaqua les prisonniers; l'année suivante on les renvoya en Corse; il en vint d'autres qui restèrent plus longtemps détenus. On en expatria quelques-uns dans les colonies, pris parmi les jeunes en état de servir.

1769. — En janvier 1769, quatorze nouveaux bataillons et une légion, partant de Toulon, allèrent renforcer les troupes françaises. La lutte continuait; des Anglais donnaient aux Corses des secours d'armes et d'argent. Dans le mois de mars, une frégate anglaise débarquait à Nice une quantité considérable de caisses de fusils et d'autres munitions, et versait le tout sur une barque de Savoie, pour le porter à l'île Rousse.

La station navale de la Corse fut encore accrue pendant l'été. Deux frégates et quelques bâtiments légers, sous le commandement de M. de Broves, capitaine de vaisseau, allèrent la rejoindre. En juillet, M. de Broves eut ordre d'aller à Tunis, avec sa petite division, pour demander à cette régence les réparations que la France était en droit d'exiger d'elle, à l'occasion de quelques bâtiments corses portant pavillon français que ses corsaires avaient pris dans les parages de cette île. Le bey se montra sourd aux demandes. Il refusa de comprendre la protection que la France donnait, disait-il, à des sujets italiens. Il fallut renouveler l'intimation, l'année suivante, avec de plus grandes forces. La frégate *l'Atalante* et les deux chebecs *le Singe* et *le Séduisant* (1770) partirent de Tou-

lon le 17 mai, et se portèrent devant Tunis, devançant une division composée

des vaisseaux *la Provence*,
Le Sagittaire,
de la frégate *la Mignonne*,
de la gabarre *la Tampone*,
de la barque *l'Hirondelle*,

conduisant deux galiotes à bombes, *la Salamandre* et *l'Etna*, armées chacune de trois mortiers, dont un de rechange. L'escadre, commandée encore par M. de Broves, mit à la voile le 16 juin 1770.

Les menaces près d'agir ne firent pas fléchir le bey; il y eut le 4 août, contre Biserte, une attaque qui renversa cette ville. La flotte eut quelques tués et blessés, et perdit un enseigne de vaisseau, du nom de Missiessy, tué sur la bombarde *la Salamandre*. Le bombardement de Biserte fut suivi d'une déclaration de guerre, et les côtes tunisiennes furent serrées de près avec l'intention de tout intercepter. Vaincu par toutes ces démonstrations, le bey fit la paix. La division rentra en octobre et décembre, ramenant une quarantaine d'esclaves corses que l'on s'empressa de renvoyer dans leur patrie. Ce fut le premier bienfait de la France à la Corse, désormais délivrée des pirateries barbaresques.

La résistance des Corses, après une année de lutte, touchait à sa fin en juillet 1769. L'île, abandonnée de Paoli, fut soumise. Dès le mois d'août, des transports envoyés pour faire rentrer les troupes qu'il n'était pas nécessaire d'y conserver en ramenèrent vingt-deux bataillons et la majeure partie de la cavalerie des légions.

Les envois de fonds en Corse, pour toutes ces troupes, ne manquèrent pas de donner de l'occupation; ils arrivaient exactement tous les mois, tandis que ceux de la marine semblaient oubliés.

La Corse avait paru, tout d'abord, comporter un établissement maritime de quelque importance; il devait y avoir un petit département de la marine. Le commissaire général Prevost y fut envoyé comme ordonnateur, avec un commissaire et quatre sous-commissaires. Mais bientôt elle fut classée sur un moindre pied. L'administration maritime de l'île se composa d'un commissaire, un sous-commissaire à Bastia, un sous-commissaire à Ajaccio et de quelques syndics. Le régime des classes n'y fut pas tout de suite établi. Deux siéges d'amirauté furent créés à Bastia et à Ajaccio; et les patrons du petit cabotage purent y aller avec des bâtiments de 50 tonneaux.

Les constructions de ces dernières années, dans le port de Toulon, avaient consisté en un vaisseau, *le César*, de soixante-quatorze; une frégate, *l'Atalante*, de vingt-six; une corvette, *la Flèche*, de dix-huit; commencés en 1767, ces bâtiments furent achevés l'année suivante. Aucune construction ne fut entreprise en 1769; le port s'occupa principalement du radoub des vaisseaux. Leur mal surprenait comme toujours; il était difficile au port d'en déterminer la cause; il lui semblait impossible de tenir les vaisseaux avec plus de propreté, d'en faire de plus fréquentes visites. Le capitaine du port Trugent, les officiers du port, les constructeurs y portaient une attention scrupuleuse; il fallait que l'on eût employé des bois trop frais, ou coupés sur le retour, ou qu'il fût de leur nature d'entrer vite en dépérissement.

La situation des vaisseaux, examinée à fond dans le mois de juin, fit juger que sur vingt et un vaisseaux on pourrait, en deux mois, en armer douze avec toutes les frégates. On pourrait au besoin y ajouter trois autres vaisseaux, en en pressant le radoub; mais on éprouvait une grande disette d'ouvriers, et, dans un moment un peu vif, il aurait fallu en demander à Bayonne et à Bordeaux. On avait tous les gréements nécessaires pour ces quinze vaisseaux, et cependant les magasins particuliers des vaisseaux n'étaient pas propices à la

conservation du gréement; petits, chauds et humides, les manœuvres s'y échauffaient aisément. Les cordages se conservaient mieux dans l'atelier de la garniture que dans les magasins particuliers.

Décembre. — Le ministre, jugeant cette situation, décida que quatre vaisseaux, *le Content*, *l'Altier*, *l'Aventurier* et *le Hasard*, qui auraient trop coûté à être radoubés, seraient démolis ou réduits en pontons, plutôt que de les faire passer à Brest, où l'on n'aurait pas manqué de les condamner, ainsi que cela était arrivé à l'égard du *Conquérant*, du *Sage* et de *la Rencontre*. Il établit, en même temps, que ces quatre vaisseaux seraient remplacés par quatre autres, qui seraient mis en chantier, de deux en deux, et finis en quatre années, c'est-à-dire qu'il serait fait chaque année deux moitiés de vaisseau. Toutefois, par un motif qui ne pouvait tromper personne, les quatre vaisseaux condamnés devaient être maintenus à flot, et n'être rayés que successivement, lorsque les quatre vaisseaux qui devaient les remplacer auraient pris rang. En même temps il ordonna de finir, l'année suivante, les vaisseaux en radoub; dans ce cas étaient *le Tonnant*, *le Guerrier*, *le Protecteur*, *le Vaillant* et *le Souverain*.

Mai. — L'intendant fit, en 1769, une inspection dans les classes du département; il trouva, dans beaucoup de quartiers, cette partie du service bien suivie; mais, dans d'autres quartiers, le caractère des habitants, l'habitude où étaient les seigneurs de se servir des gens classés pour leurs affaires particulières, leurs rancunes contre les officiers des classes, lorsque ceux-ci ne pouvaient pas avoir les complaisances qu'ils exigeaient, rendaient les fonctions des classes fort difficiles: tels étaient les quartiers d'Arles, de Martigues, de Cette, et les paroisses qui en dépendaient. Les madragues, les bourdigues, les bacs, appartenaient à de grands seigneurs, ce qui faisait que leurs fermiers regardaient comme gens à eux les matelots qu'ils prenaient pour ce service; et, si l'on n'avait

pas égard à leurs recommandations, ils portaient des plaintes à leurs maîtres, représentaient ce manque d'égard à leur demande comme un manque de respect, imputaient aux officiers des classes des faits faux et ridicules, et leur faisaient écrire par ces seigneurs des lettres désagréables; il était difficile, dans l'état de la société d'alors, de remédier à toutes ces inconvenances; et il fallait aux commissaires des classes, pour agir dans la liberté de leurs fonctions, un appui que M. Hurson était résolu de leur donner.

La marine fit vers ce temps l'acquisition de la maison de l'intendance. Elle appartenait à M. Gravier, capitaine de vaisseau. Les intendants y logeaient depuis plus de soixante-dix ans; elle avait toujours été louée 1,400 livres; M. Gravier allait la mettre en vente. Le ministre jugeait préférable de bâtir une maison, mais M. Hurson éloigna cette idée et le résolut à l'acheter. L'achat et le contrat se firent en 1768, au prix de 38,680 livres; quelques augmentations y furent faites; une partie d'un petit jardin y fut ajoutée.

Le gouverneur du comté de Nice avait demandé au ministre un constructeur pour visiter les vaisseaux du roi de Sardaigne. M. Coulomb, premier ingénieur du port, y fut envoyé. Il rapporta à son retour que les vaisseaux du roi de Sardaigne consistaient seulement en deux frégates, *le Saint-Charles* et *le Saint-Victor*, absolument pourries et hors d'état d'essuyer le moindre radoub, précédemment achetées aux Anglais pour remplacer les galères réformées auxquelles il avait renoncé. Il n'y avait aucun autre bâtiment de guerre, et l'arsenal de Villefranche était dans la plus grande misère dans toutes ses parties.

Décembre. — Une escadre russe était attendue à Mahon, où un de ses vaisseaux l'avait devancée. Elle venait dans le dessein de faire la guerre aux Turcs dans la Méditerranée et dans l'Archipel. « Comme il est possible, annonça le ministre, que cette escadre s'approche de nos côtes et qu'elle se trouve

dans le cas d'avoir besoin de vivres et de quelques autres secours, l'intention du roi est qu'ils lui soient fournis en les payant *argent comptant* [1]. » L'escadre russe ne parut pas à Toulon; elle courut dans l'Archipel, et, surprenant dans la rade de Scio la flotte ottomane, elle la détruisit totalement, désastre qui occasionna un massacre à Constantinople. L'affaire de Scio se passa le 5 juillet 1770. L'année suivante (1771), les Russes s'emparèrent de la ville de Metelin, qu'ils mirent à feu et à sang.

La présence des vaisseaux russes dans le Levant encourageait la piraterie des Grecs. Les corsaires dulcinotes étaient les plus répandus et inquiétaient la navigation. La chambre de commerce de Marseille demanda la protection de la marine militaire; deux frégates et deux chebecs, *l'Engageante*, *la Chimère*, *le Renard* et *le Caméléon*, sous le commandement de M. de Sade, eurent spécialement cette mission. Les deux chebecs allèrent prendre les bâtiments de commerce à Marseille, pour les escorter. Après une station de six mois, cette division fut remplacée par une autre, de sorte que la protection française ne manqua pas dans l'Archipel. *La Pléiade*, une des dernières frégates, envoya à Toulon un chebec pirate, qui fut déclaré de bonne prise.

La Corse avait sa station de bâtiments légers. Les allées et venues des troupes de cette île se croisaient continuellement.

[1] Aux documents relatifs à l'entrée de l'escadre russe dans la Méditerranée était annexée la note qui suit :

« En 1733, une escadre commandée par le comte de Luzerne avait ordre » d'entrer dans la Baltique et, si elle y trouvait l'escadre russe, de forcer le » commandant à saluer le pavillon du roi; si cette escadre avait le pavillon » quarré au grand mât, de l'arborer de même, et de l'obliger toujours à saluer. » Mais comme la saison était très-avancée, et qu'arrivé à Copenhague, M. de » Luzerne fut certain que l'escadre russe était rentrée dans ses ports par une » tempête qu'elle avait essuyée, ce général prit le parti de retourner en France » sans entrer dans la Baltique. »

Rien ne fait connaître que l'intention du gouvernement français fût d'agir de même en 1770 qu'en 1733; d'ailleurs il n'y avait pas d'escadre française armée dans la Méditerranée.

1770. — Le 28 octobre, après la paix signée par M. de Broves avec Tunis, arriva un envoyé du bey, qui fut conduit à Paris avec sa suite par M. de Saizieu, consul à Tunis. Ils logèrent à Toulon au Jardin du roi. On trouva qu'ils n'avaient pas la hauteur d'autres envoyés venus dans le temps. La frégate *l'Atalante* fut destinée à les reporter à Tunis (*mars* 1771); de là, elle alla croiser dans l'Archipel. Cette frégate n'ayant point de logement sur les gaillards, il y fut établi deux chambres pour la commodité de l'envoyé.

1770. — D'après les projets annoncés l'année précédente, deux vaisseaux furent mis en chantier : *le Destin*, de 74 ; *le Caton*, de 64 ; il y fut ajouté une corvette de 14 canons, *la Sardine*, et une barque, *l'Éclair*.

Sur la fin de l'année, des bruits de guerre se firent entendre. L'ordre fut donné le 9 décembre d'armer treize vaisseaux et six frégates qui, sur les états, avaient été notés en bon état. Le port y travailla sans retard.

Deux mois avant (11 octobre), M. de Bompar avait manifesté des inquiétudes sur la situation de Toulon, à cause d'un armement que les Anglais faisaient pour la Méditerranée, où bientôt ils auraient eu trente vaisseaux et frégates, avec des troupes qu'on faisait supposer être destinées pour Gibraltar et Minorque. « Comme cette nation, écrivait M. de Bompar, » a, de tous les temps, donné des preuves à l'Europe de sa » mauvaise foi, et notamment au commencement de la der- » nière guerre, c'est avec la plus grande raison qu'on doit » continuellement se méfier d'elle; elle ne trouve jamais qu'un » projet soit une trahison et contre le droit des gens, pourvu » qu'il tourne à son avantage. Les dehors de Toulon et les » défenses autour de la rade ne sont point, dans le moment » présent, en état de faire aucune résistance. En vingt-quatre » heures, ils pourraient débarquer 4 à 5,000 hommes, » ruiner tous les ouvrages déjà faits à la Malgue, brûler la » ville et l'arsenal, et détruire enfin toute notre marine, ce

» qui porterait un coup mortel à ce royaume. — Supposé qu'ils » aient conçu ce dessein, ils auront le prétexte de dire que » c'est un rendu, à l'occasion de l'incendie de Portsmouth, » dont ils ne manqueront pas de nous accuser, quoiqu'ils soient » bien persuadés du contraire. »

M. de Bourset, lieutenant général, fut expédié bientôt à Toulon, par ordre du duc de Choiseul, pour mettre promptement la place en état de défense. Il travailla à l'armement des batteries, qui ordinairement en temps de paix étaient vides, commençant par armer la Malgue, Mordhuit, Saint-Louis, la Grosse-Tour, Balagnier et l'Éguillette, pour être tranquille sur l'entrée de la rade. Mais les magasins de terre étaient dépourvus; la marine donna des ouvriers, tout l'attirail nécessaire et 80 canons.

Pour mettre les treize vaisseaux en état d'être armés, le port eut besoin de remettre en place la virure de bordages, qui avait été ôtée à chacun d'eux au-dessous de la préceinte, pour donner de l'air à la cale, et de faire les emménagements aux vaisseaux neufs; c'était chose facile et qu'on se promettait au moyen des ouvriers qu'on fit refluer. Il y aurait eu du retard dans les vivres, surtout dans le rassemblement des équipages; mais les difficultés pouvaient, la plupart, être franchies avec de l'argent. M. Hurson, qui était à Paris, fut rappelé à Toulon, où les circonstances exigeaient sa présence. Mais les appréhensions politiques se calmèrent; le 10 février 1771, le ministre annonça que les affaires paraissaient s'arranger et ne pas exiger l'armement des vaisseaux; les ouvriers nouvellement levés furent renvoyés, et le budget, précédemment arrêté sur le pied de paix, fut rétabli, sans égard aux travaux d'armement, qui avaient fait consommer dans les premiers mois la plus grande partie de la somme. Le budget de toutes les dépenses de l'année fut fixé à 3,080,300 livres. Le ministre ne voulut pas que l'on dépassât 720,000 livres pour les ouvriers.

Le duc de Praslin avait quitté le ministère et suivi dans sa noble retraite le duc de Choiseul.

1771. — L'abbé Terray, contrôleur général, annonça le 5 janvier 1771 sa nomination au ministère de la marine. Il n'eut pas le temps de s'y fixer, ne le garda que trois mois, y décida peu, assez cependant pour montrer en lui un homme sortant des finances, plus familier à la valeur des chiffres qu'appréciateur de leur équité. Des commandes de marchandises avaient été faites pour l'armement qui avait été ordonné. Les fournisseurs, sur les promesses de fonds, s'y étaient portés avec zèle. L'intention manifestée par le ministre, aussitôt après le contre-ordre, fut de ne pas recevoir les marchandises qui arrivaient. Cette mesure excita de vives et justes observations de M. Hurson, disant que la marine tomberait dans un discrédit affreux pour une autre occasion qui serait peut-être décisive. L'injustice ne fut pas accomplie, et l'administration eut charge de concilier les intérêts des fournisseurs avec ceux de la marine.

L'hôpital établi dans quelques magasins particuliers à côté de celui des forçats était incommode. Le projet fut de le transférer aux salles de l'arsenal que quittaient les gardes de la marine. La difficulté était de trouver un écoulement pour les eaux, qu'on ne pouvait faire passer par l'arsenal, parce que la pente du terrain s'y opposait, ni par la ville, dont les habitants auraient crié. On s'en tint à l'hôpital des magasins particuliers et à celui qui était loué aux Minimes, en attendant qu'on pût en bâtir un du côté de la mer, position qu'on trouvait la plus convenable.

Les gardes de la marine ne prirent possession qu'en 1771 de la maison des jésuites, qui s'appela l'Hôtel des gardes de la marine. M. Bezout, examinateur de la marine, procédait à leur interrogatoire chaque année, en venant examiner l'instruction qu'on donnait aux écoles d'hydrographie. Le ministre écrivait en 1772 que jusqu'à ce moment, d'après le compte rendu, l'école de Toulon était celle des trois ports qui réussissait le mieux.

L'Intendant faisait de fréquents voyages à Marseille pour procéder au jugement des condamnés dont il avait la juridiction supérieure. L'habitude se continuait de ne pas libérer les forçats au terme de leur jugement ; aussi cherchaient-ils toutes les occasions de s'enfuir. Cette exception, qui n'était pas conforme à la justice, les mettait au désespoir. On en congédia à la fois plus de cent, dont les condamnations étaient expirées depuis plusieurs années. La justice du port n'osait condamner les forçats qui, après l'expiration de leur peine, venaient à s'évader ; on les mettait à la double chaîne, mais on ne prononçait aucune sentence.

On rencontre de singuliers usages dans les bagnes. Un forçat à vie y était *prêteur sur gages*. A sa mort, sa succession appartenait au roi, d'après la loi. Le roi s'en dessaisit pour le fils du condamné.

Les fermiers généraux étaient chargés de la nourriture sur les galères, des contrebandiers.—Pendant longtemps encore on retrancha la ration aux forçats qui travaillaient pour eux, ou pour compte d'autrui, ou qui gagnaient à l'arsenal une suffisante journée.

Les instances de M. Hurson obtinrent la grâce d'un forçat octogénaire, condamné aux galères à vie pour avoir donné retraite à un prédicant ; il y avait passé 33 ans. L'intendant s'apitoyait souvent sur le sort de bien de ces malheureux. Il trouvait trop dur de condamner à vie un forçat qui s'évade. — La conduite des chaînes de forçat dans les ports se faisait par entreprise.

M. de Boynes succéda à M. Terray le 13 avril. Il essaya de grands changements dans le régime de la marine; nous en parlerons bientôt.

M. Hurson allait souvent à Paris, M. Dasque, commissaire général, faisait fonction d'ordonnateur.

M. de Saint-Aignan, lieutenant général, commanda par intérim le port, du 1er mai au 28 octobre, pendant une ab-

sence de M. de Bompar, malgré la répugnance que le commandant avait pour lui. Il est regrettable de dire que, pendant ces six mois, M. de Saint-Aignan, ainsi que l'atteste sa correspondance, demanda huit fois, sans se lasser, le cordon rouge, qu'on avait donné à d'autres moins anciens et moins titrés que lui et qu'il voyait à trois chefs d'escadre, MM. de Cousages, de Broves et Fabry.

1772. — M. Hurson ne retourna plus au port ; il sollicita sa retraite. Il voyait venir dans la marine des difficultés sous lesquelles M. de Bompar succomba. La lecture de sa correspondance le fait aimer ; le bon cœur et le bon sens y respirent ; toujours dans les justes principes, il est sans aigreur ; on voit qu'il n'y en avait pas dans son caractère, ni dans sa façon de penser. Il avait pour principal antagoniste le chevalier de Fabry, encore jeune et plein de zèle. M. Hurson fait pleinement son éloge et le représente comme un digne et brave officier ; mais il n'était pas toujours récompensé de sa bonne opinion pour lui.

M. Guedreville, frère de M. de Boynes, fut nommé intendant de la marine à Toulon, et en prit les fonctions le 22 avril. M. Dasque, commissaire général, fut laissé auprès de lui pour le seconder solidement. M. de Bompar promit de se prêter avec tout le zèle possible pour faciliter le travail du frère du ministre, bientôt ministre lui-même à Toulon, suivant une expression employée plus tard par M. Malouet.

A son avénement à l'intendance, M. Guedreville fit au ministre une triste peinture de la situation où le port se trouvait par la mauvaise distribution des finances. « Les dépenses de la » marine dans un port exigeaient un payement exact; on ne » pouvait, sans cela, que se borner à empêcher le plus grand » mal, tandis qu'il était indispensable de faire le bien ; il n'y a » pas de bon citoyen qui ne convienne que ces dépenses, qui » tournent au profit de l'État et des particuliers, devraient être » privilégiées. Tant que les Anglais, disait-il, nous verront

» lésiner sur cela, ils seront bien contents, ils ne seront jamais » autant effrayés de nos ordonnances et règlements que de » l'argent que nous saurions employer utilement et à propos. » Il paraîtra toujours étonnant à une nation commerçante que, » de la masse des revenus d'un État qui passe pour riche, on » ne puisse destiner à la marine qu'une somme bien modique » et mal payée; avec un pareil procédé, nos voisins ne crain- » dront jamais notre concurrence. »

Il disait un peu plus tard : « Nous sommes ici dans la plus » grande détresse ; les entrepreneurs, auxquels il est dû onze » mois, me persécutent tous les jours ; il n'y a pas de matinée » où je ne sois en butte aux lamentations fondées de vingt » personnes. Il est dû aux divers officiers neuf mois de l'année » dernière et six mois de celle-ci ; ils sont réduits aux expé- » dients les plus désagréables et les plus ruineux. »

Ces représentations sur l'embarras des fonds se produisaient souvent, le commandant en faisait lui-même de fréquentes. Leur répétition annonce assez qu'elles avaient peu d'effet. Le ministre aurait voulu suivre l'impulsion de sa propre libéralité; mais il était enchaîné par des exigences supérieures à son pouvoir.

Sans puiser dans le trésor de l'État, il put rendre service aux gens de mer vieux et infirmes, en faisant prendre une disposition satisfaisante qui ménagea les deniers de la caisse des invalides en leur faveur. Par un arrêt du conseil du roi, du mois de février, il fut défendu d'accorder à l'avenir aucune pension sur cette caisse au-dessus de 1,000 francs; le surplus devait être payé sur le trésor royal. Pour remplir les vues de l'arrêt, il commanda de dresser, avec la plus grande célérité, des états de tous les gens de mer qui étaient dans le cas d'être admis à la demi-solde par leur âge, leurs services et leurs infirmités. Depuis quelques années, on n'avait plus fait de ces propositions.

M. Guedreville loua le ministre d'avoir ranimé les espé-

rances des marins ; son ordonnance avait produit le meilleur effet sur ces citoyens utiles qui se répandaient maintenant en bénédictions. On travaille avec ardeur, disait-il, « au tableau » demandé ; il vous paraîtra effrayant, et je ne croirais pas » moi-même qu'il pût y avoir tant de malheureux en cet état, » si je n'en voyais pas une infinité, depuis que je suis ici, qui » tous les jours viennent m'apporter les certificats bien en » règle de leurs services et de leur pauvreté ».

Pendant les années 1771 et 1772, le port arma et désarma alternativement ses frégates et ses bâtiments légers, pour croiser sur les côtes de Barbarie et dans le Levant. Les forbans grecs se répandaient toujours ; ils cachaient leur métier sous le pavillon russe, qui leur permettait bien de courir sur les navires turcs, mais avec lequel ils se permettaient d'attaquer ceux de toutes les nations. Les bâtiments de la station les chassèrent et les battirent souvent. *La Chimère* en brûla un, et fit retirer de la vente de sa cargaison 4,400 livres, qui furent réparties en entier à l'équipage, l'état-major s'étant désisté de son tiers.

La frégate *la Topaze* revint de l'Archipel en avril 1772, une épidémie régnait à bord ; elle mit à terre soixante malades ; elle en avait débarqué une trentaine à Napoli de Romaine, il en mourut plusieurs au lazaret, et à peine les autres étaient en convalescense que la maladie gagna les servants de l'infirmerie. Les intendants de la santé poussèrent jusqu'à cinquante-six jours la quarantaine de *la Topaze*, malgré les représentations fréquentes de M. Guedreville, qui n'envisageait que la dépense de l'armement et l'ennui des matelots. « Je » n'ai rien gagné sur ces messieurs, écrivait-il, je les ai quittés » en leur disant que leur délibération était toute formée à » mon arrivée, et je n'ai pas voulu la signer. » Le ministre n'adopta pas la manière de voir de son frère ; il trouvait que la considération de la santé publique devait toujours l'emporter, et qu'il valait mieux excéder les précautions que de s'exposer

au moindre hasard. M. Berryer avait dit, dans une occasion semblable, que l'intendant était là plutôt pour voir si on prend toutes les précautions que pour se prêter à les diminuer.

Décembre. — Les intendants de la santé se montrèrent plus faciles dans une autre circonstance; *l'Atalante* et *la Flèche* rentrèrent en décembre, leur quarantaine devait finir le 24; l'intendant obtint qu'elle finirait le 22, afin de ne pas prolonger le désarmement, parce qu'il n'y aurait eu personne pour les fêtes de Noël; ce fut une épargne de 6,000 livres. A ce sujet, il écrivait assez légèrement à son frère que, si, par quelque malheureux hasard, la Providence affligeait la ville de quelque maladie épidémique pendant ces deux jours, on pourrait l'attribuer à ses instances et à leur condescendance, et qu'il ne pouvait s'empêcher pendant ce temps de prendre un plus vif intérêt qu'à l'ordinaire à la santé de tous les habitants de Toulon.

Le port était arrêté dans ses constructions : non-seulement il n'était pas possible de commencer deux nouveaux vaisseaux, mais on ne pouvait finir *le Destin* et *le Caton*, qui étaient sur le chantier. Les bois de fortes dimensions et de configurations précieuses manquaient, soit à cause des radoubs considérables de plusieurs vaisseaux, soit par leur dépérissement journalier. Le grand hangar, dont M. Hurson sur la fin de son intendance avait pressé l'achèvement, tardait d'être livré pour abriter les bois. La réduction des salaires d'ouvriers contrariait aussi les travaux; le ministre ne voulut plus leur allouer que 600,000 livres.

Les vieux vaisseaux, que l'on voulait garder sur l'eau jusqu'à leur remplacement par des vaisseaux neufs étaient d'un entretien difficile qui causait des dépenses en pure perte. *Le Hasard* et *le Content* furent rasés en pontons; *l'Altier* et *l'Aventurier* furent mis en vente. Le sieur Caire, négociant, se proposait de les acheter tous les deux, pour les expédier commercialement en Amérique ou aux Indes, après les avoir

radoubés; mais il en voulut tous les agrès, que le port refusa de lui céder. L'intendant fit, dans la vente de ces vaisseaux, ce qu'on peut appeler une affaire de commerce, et presque d'agiotage. Il consentit à recevoir en payement des ordonnances délivrées sur les exercices expirés; au lieu de 12,000 livres en argent comptant que chaque vaisseau aurait données, la vente en ordonnance dépassait 20,000. Les créanciers étaient obligés d'attendre leur tour dans les lentes distributions de l'arriéré ou de négocier leurs ordonnances à grande perte, tandis que la marine avait la faculté, dans les distributions qu'elle faisait elle-même, de se rembourser la première. Mais ce procédé fut critiqué et ne se renouvela pas.

La marine tirait encore quelques frets du commerce, pour des transports de piastres que ses bâtiments relâchant à Cadix prenaient pour Marseille ou pour Gênes, et elle avait la générosité d'en laisser le produit aux équipages de ces bâtiments, qui se le répartissaient comme si c'eût été objet de prise[1]. Mais, tout en servant ainsi accidentellement le commerce, le ministre refusa de prêter la frégate *la Sultane* demandée par des négociants de Marseille : « L'intention de Sa Majesté, dit-il, » est que ses vaisseaux et autres bâtiments ne soient armés » que pour des objets qui regarderont directement son ser- » vice. » Ce fut le dernier mot, à ce sujet, de l'administration maritime; et le commerce, qui acquérait d'ailleurs de l'étendue et de la prospérité, ne songea plus désormais à ces sortes d'emprunt.

14 *janvier*. — Le ministre annonça de bonne heure l'intention de rétablir des troupes pour le service de la marine. En attendant qu'il fût prononcé sur la forme qu'elles auraient, il donna des ordres pour faire des recrues; les engagements étaient sur le pied de 120 livres par homme. M. de Bompar,

[1] La gabarre *le Gros-Ventre* se partagea 12,042 livres 3 sous 1 denier; la flûte *la Tampone*, 16,904 livres 8 sous; et d'autres bâtiments des sommes équivalentes.

sur un bruit avant-coureur de cet ordre, avait trouvé le rétablissement des troupes affectées au service maritime très-digne du ministre et de son attention. « Il n'est pas de marin, di-
» sait-il, qui ne convienne que la marine royale ne peut se
» passer d'un corps de troupes qui lui soit affecté directement.
» Mais tous les bons serviteurs sont saisis d'une joie mêlée de
» crainte sur la forme et la constitution nouvelle que vous
» donnerez à cette troupe. On craint l'intérêt particulier,
» l'amour-propre, les vues particulières qui saperaient par les
» pieds l'édifice dont vous cherchez le rétablissement. »

D'un autre côté, on espérait dans le nouveau ministre; de toutes parts on l'avait vu arriver avec satisfaction. L'homme qui, dans le trouble des esprits, s'annonce avec assurance pour vouloir marcher dans une voie nouvelle où tout le monde trouvera son avantage peut être pris pour un homme providentiel, jusqu'à ce que son œuvre ait été jugée; on le respecte et on le flatte. La correspondance des ports prit envers M. de Boynes un air plus poli et plus confiant que de coutume; et M. Guedreville même ne manqua pas, à Toulon, de flatterie et de complaisance de la part des commandants qui se succédèrent pendant son intendance.

Nous verrons comment ces appréhensions et ces espérances se justifièrent.

LIVRE DIX-SEPTIÈME.

DE 1772 A 1777.

Ordonnance de 1772. — Répulsion qu'elle éprouve au port. — Représentation de M. de Bompar, commandant de la marine. — Partage des vaisseaux entre les régiments. — On y voit la désorganisation. — Explication obscure du ministre. — Armement aux ordres du comte d'Estaing. — Désarmement. — Timidité du gouvernement. — Mort de M. de Bompar. — Démission de M. de Boynes. — Administration de M. de Guedreville. — M. de Sartines ministre. — Annulation de l'ordonnance de 1772. — Construction d'un bassin. — Systèmes d'exécution des ouvrages du port. — Questions économiques. — Constructions. — Commencement de différends entre l'Angleterre et l'Amérique. — Ordonnance d'organisation du 27 septembre 1776.

L'ordonnance de 1772 a été appréciée à des points de vue fort différents. Ni les écrivains sérieux, ni les pamphlétaires qui se sont amusés à écrire sur la marine, ne se sont accordés dans leur jugement. Les uns l'ont accusée d'avoir voulu élever démesurément le pouvoir de l'administration; d'autres de l'avoir absolument dépouillée; peu l'ont bien connue. On ne s'est pas donné beaucoup d'étude pour elle; sa durée éphémère, sa bizarre constitution ont fait penser qu'elle n'en valait guère la peine; plus on s'éloigne d'elle et du temps où elle a paru, plus on peut le penser; on ne saurait, en effet, aujourd'hui la comprendre suffisamment qu'en revoyant l'esprit des ports au moment où elle est venue, comment elle y a été reçue, exercée et comment elle a expiré, c'est-à-dire que ce n'est pas de loin, mais de près qu'il faut la voir.

L'ordonnance fut signée le 18 février; elle fut envoyée dans les ports avant l'instruction du 14 juin, qui lui a servi de complément. Le titre, le préambule, les premiers articles de l'ordonnance annoncent la création de 8 régiments, sous

la dénomination de corps royal de la marine ; chaque régiment, divisé en deux bataillons, devait avoir :

2	compagnies	de bombardiers,
2	—	de canonniers,
14	—	de fusiliers,

en tout, 1,422 hommes, et pour les 8 régiments, 11,376. Six de ces régiments, prenant les noms des principaux ports du royaume dans l'Océan, devaient se former à Brest; deux à Toulon, sous les noms de régiments de Toulon et de Marseille. Les places de colonel de ces régiments, dénomination empruntée à l'armée de terre, furent dévolues à des chefs d'escadre; celles de commandants de bataillons, même de capitaines de compagnies, le furent à des capitaines de vaisseau. Les articles subséquents de l'ordonnance décidèrent qu'il serait fait une répartition, par égales portions, entre les huit régiments, des vaisseaux, frégates, corvettes et autres bâtiments du roi, lesquels demeureraient affectés à chaque régiment. C'est en cette distribution et dans les moyens de l'accomplir que devait, plus que dans la préface, consister le régime nouveau. Par une subversion de principe qui dérouta d'abord toutes les idées, ce ne furent point les régiments qui furent affectés aux vaisseaux sur lesquels on les eût appelés à servir, ce qui eût été plus rationnel, mais les vaisseaux qui furent affectés aux régiments, à des régiments de soldats, et avec des compositions de compagnies qui n'avaient aucun rapport avec le service ou l'armement des vaisseaux.

L'ordre fut donné de travailler sans retard aux inventaires particuliers des effets d'armement appartenant aux bâtiments, afin que la remise aux régiments pût être promptement exécutée. « L'esprit qui a dicté cette ordonnance, dit le ministre, » a été d'intéresser les officiers de la marine à l'amélioration » et à la conservation de tous les effets en tout genre qui » doivent servir à monter la marine sur un pied respectable;

» et d'obtenir, de leur part, une grande attention et une surveillance continuelle, afin qu'il en résulte le meilleur emploi » possible des ressources que les finances permettent de destiner à la marine. »

Personne ne fut content du nouveau statut, ni les intendants, ni les commandants; ceux-ci virent diminuer leur commandement, et se trouvèrent presque annulés par leurs subalternes; les intendants sentirent s'échapper de leurs mains le matériel des arsenaux et les forces navales, dont ils partageaient le gouvernement dans les ports avec les commandants. En vain le ministre disait que ce serait abuser étrangement de l'esprit de l'ordonnance, si l'on s'imaginait que l'intention du roi avait été de supprimer les fonctions des officiers d'administration; l'ordonnance était en contradiction avec ces paroles, ou du moins il y eut un tel mélange de fonctions, que celles de l'administration en étaient effacées. Les colonels des régiments eurent *prise et charge* de tous les bâtiments situés dans les ports; leurs magasins leur furent livrés et tous les ateliers furent à leur discrétion. Le capitaine du port se vit neutralisé et dépassé dans les siennes. On appelait dans les ports les huit régiments, autant de *petites marines*.

M. de Bompar, en accusant réception de l'ordonnance, garda le silence; il ne voulait en rien dire jusqu'au moment où il la verrait en exécution. Mais bientôt il exprima que la consternation la plus vive était répandue parmi les officiers en général; il n'en était pas un qui ne voulût supplier le ministre d'apporter des modifications à un grand nombre d'articles qui semblaient mettre des bornes étroites aux vues qu'ils s'étaient créées en entrant au service, et, s'attaquant à l'ordonnance, il envoya à M. de Boynes une série de réflexions. « Je ne » puis être alarmé, disait-il, du jugement que vous porterez » sur la liberté que je prends. Ma carrière est finie; le grade » où je suis parvenu par mes services ne peut faire supposer » en moi que les vues d'un citoyen véritablement attaché à

» l'État, à votre gloire et au corps dans lequel je sers depuis » 59 ans. » Mais toutes les observations qu'il fit, toutes les réclamations des officiers étaient loin d'avoir pour cause les attributions qui leur étaient données dans l'intérieur des arsenaux; ils ne s'élevaient que contre les dispositions qui les blessaient dans leurs propres idées militaires, dans l'organisation de leurs corps.

Il trouvait les capitaines de vaisseau inutiles à la tête de compagnies de 79 hommes, observant qu'ils avaient rang de colonel et de brigadier; il aurait voulu que les capitaines de vaisseau fussent affectés, n'importe le nombre, à la division entière des vaisseaux et autres détails de l'arsenal. Les capitaines de vaisseau réclamèrent contre cet article, ne voulant pas se confondre avec l'infanterie. Le ministre, pour se concilier le corps, venait de faire une très-nombreuse promotion dans tous les grades; le grand nombre des compagnies avait fait accroître le nombre des capitaines de vaisseau; mais ceux-ci ne se déplaisaient pas moins à se voir attachés à quelques soldats.

Il fallait, dans la distribution du service, envoyer beaucoup d'officiers à Brest, où se formait le plus grand nombre de régiments; cette explication les contrariait encore plus. Le commandant de la marine demanda la création d'un troisième régiment à Toulon; elle ne fut pas accordée.

M. de Bompar se récria sur quelques inutilités, entre autres celle de 32 porte-drapeaux, sur le nombre mal entendu de bombardiers. Parmi les 11,376 hommes de troupes, il devait y avoir 1,264 bombardiers. Quelle dépense! et quel bien peut-il en résulter? disait-il. Louis XIV eut-il besoin de ce nombre de bombardiers, pour châtier Gênes et Alger? Il devait y en avoir dix-huit compagnies, deux auraient plus que suffi; c'était bien là une inadvertance de l'ordonnance.

Un article (le quinzième) avait plongé les officiers dans la douleur la plus vive. Cet article disait que les places vacantes d'officiers, d'un grade supérieur à celui d'enseigne de vaisseau,

ne pourraient être remplies que par des officiers du même régiment. Ils voyaient leur ancienneté et leurs services sans fruit pour leur avancement, des bornes étaient mises à l'émulation, aux talents, à l'envie même de parvenir par quelque action hardie. Leur seul avantage serait d'être d'un régiment dans lequel le hasard aurait fait le plus de vides, ce qui favoriserait le mauvais comme le bon. Quel inconvénient, disait M. de Bompar, peut-il y avoir à conserver un tableau général, et à faire les avancements sur ce tableau, soit par ancienneté, soit par mérite, mais toujours avec justice? Cet article était, en effet, mal conçu; aussi essaya-t-on de le corriger dans l'instruction du 14 juin; mais la correction fut encore moins bien reçue.

M. de Bompar fut personnellement choqué de l'article 35, qui lui parut porter atteinte à la subordination des officiers envers lui. D'après cet article, les colonels des régiments devaient rendre compte directement au ministre de la conduite et du mérite de chaque officier; ils en faisaient rapport deux fois l'année. Le commandant de la marine rendait seulement compte de la conduite des colonels; il se trouva presque annulé; les officiers ne seraient subordonnés qu'envers leurs propres capitaines.

Il trouva surtout beaucoup de confusion dans les attributions données aux majors généraux de la marine et à leurs majors, destinés à conduire le service général et particulier du port, ainsi que l'avaient fait jusqu'alors les capitaines du port, qui se trouvaient doublés et entravés dans leurs fonctions. Il fallait, selon lui, une longue expérience pour remplir tous les détails journaliers; aussi, dans l'intérêt du service, demanda-t-il instamment que M. Truguet, capitaine du port, fût nommé major général de la marine, en même temps qu'il proposa M. Missiessy pour directeur général de l'artillerie, et le chevalier de Fabry pour major général d'infanterie, car l'ordonnance créait des majors généraux de la marine et des majors gé-

néraux d'infanterie, ces derniers pour le service des troupes.

Enfin, il trouvait que la constitution de ces régiments, la même que celle des régiments d'artillerie de terre, était très-étrangère et nullement analogue à la constitution et au service de la marine, qui ne pouvait être assimilé à aucun autre; qu'il y faut des hommes exprès, qui ne peuvent être conduits par les mêmes principes que les troupes; que tous les détachements de bombardiers, canonniers et fusiliers, commandés chaque jour pour les travaux et manœuvres du port, pour le gréement, l'armement et l'entretien des vaisseaux, n'y prendraient qu'une instruction passagère, insuffisante; qu'on pourrait avoir des troupes de marine, mais non des hommes de mer.

Il fit et transmit plus d'une autre observation; mais dégoûté enfin d'un ordre de choses qui n'allait pas à ses idées, il écrivit au ministre : « Je commence à m'apercevoir que la » nouvelle constitution de la marine actuelle devient trop forte » et trop embarrassante pour mes faibles lumières, attendu » mon âge; et, reconnaissant qu'il ne me serait plus possible » de continuer le détail du commandement aussi bien que j'ai » pu le remplir par le passé, je vous serai obligé si vous vou- » lez bien donner ce détail à quelque autre. »

Cette démission fut repoussée pas M. de Boynes; elle aurait trop signalé le peu de sympathie pour l'ordonnance nouvelle, d'un officier général des plus estimés de la marine. Néanmoins, M. de Bompar, toujours porté à dire sa pensée, ne la contint pas quand l'instruction du 14 juin eut paru. « On vous a trompé, » dit-il au ministre, le plus indignement qu'il a été possible. » Depuis l'arrivée de l'instruction, j'ai senti combien il faudra » y retoucher, tant il y a des choses impossibles. Il n'y a rien » de mieux à faire que de remettre le corps de la marine, les » vaisseaux, les gréements, tels qu'ils étaient avant. Les offi- » ciers doivent être tous attachés à la conservation, au meil- » leur ordre de toutes les parties des arsenaux, tout en » veillant aux qualités des approvisionnements; les troupes de

» la marine ne peuvent être que pour la garde des ports et la » garnison des vaisseaux. Laissez à la marine royale l'ordon- » nance de 1689; la chose est facile à exécuter; *vous n'aurez » qu'à y ajouter ou, mieux, expliquer quelques articles » mal entendus ou omis.* La marine est anéantie si l'on ne » revient à la constitution de Louis XIV. »

M. Guedreville, quelque ménagement qu'il eût à garder, peu ancien dans la marine et peu au fait de ses règles, s'était abandonné à l'expérience séduisante de M. de Bompar. Il trouvait bien difficile, disait-il, de se mettre en désaccord avec un commandant aussi respectable, aussi judicieux et aussi instruit de l'ordre et des règles du service. Il le trouvait sans cesse entouré d'officiers qu'il cherchait à calmer et à consoler, et faisait part au ministre de ses impressions et des difficultés telles que M. de Bompar les lui démontrait. Il se trouva lui-même exposé aux plaintes et aux reproches de ces officiers, notamment de M. de Boades, capitaine de vaisseau, destiné pour Brest. « Je lui ai fait payer, disait-il, toute sa conduite; mais » il exigeait un payement de solde dont le fonds n'était pas fait, » et après avoir insisté à trois reprises différentes, il m'a dit » qu'il n'irait point à Brest et que je répondais de l'impossi- » bilité où je le mettais de faire ce voyage. Il est parti cepen- » dant. » Il chercha ensuite, de lui-même, à faire ressortir quelques défauts de l'ordonnance, et les trouva dans les surcroîts de dépense qu'elle allait occasionner; il en dressa même des états comparatifs. « Ces différences au désavantage du roi, » lui répondait le ministre, vous ont séduit; mais vous n'avez » pas considéré ce que le roi gagnait à avoir un corps de » troupes, propre à toutes les parties du service, et à dimi- » nuer considérablement le nombre des ouvriers et des jour- » naliers du port; vous n'avez pas fait attention que ces soldats, » adonnés constamment aux travaux de l'arsenal et accou- » tumés à la discipline des troupes réglées, seraient bien plus » en état de servir en tout, que des soldats tirés de compagnies

» isolées. Joignez à ces avantages ceux qui seront retirés de » la nouvelle constitution, par le soin que tous les officiers de » la marine donneront à porter l'économie dans les différentes » parties du service qui leur seront confiées. »

Mais l'intendant s'aperçut bientôt que l'autorité de l'administration avait réellement diminué. L'inspection attribuée aux chefs des régiments et à leurs officiers s'étendait sur tous les ouvrages quelconques, sur le travail des ouvriers, sur la délivrance et l'emploi des matières. Les officiers étaient chargés de faire l'appel des ouvriers, assujettis à rester dans le port depuis l'entrée des ouvriers jusqu'à leur sortie, à signer tous les billets de demande, à tenir et à fournir un double de toutes les écritures de l'administration.

Ce service, qualifié mal à propos d'inspection, était une double action qui ne pouvait qu'annuler toute la responsabilité des inspectés et des inspecteurs. L'ordonnance, sans dire que les officiers n'ordonnaient pas, portait (art. 30) que les ouvrages s'exécuteraient sous leur conduite ; ils se croyaient intéressés, obligés même, à tenir leurs vaisseaux et leurs magasins dans un état toujours avancé, chacun demandant et pressant par lui-même ; ils avaient une persistance opiniâtre à réclamer les ouvrages et les ouvriers qu'ils jugeaient nécessaires aux chantiers et magasins des brigades, et ils ordonnaient décidément dans les ateliers. Comme ils se succédaient entre eux fréquemment, il y avait diversité de direction ; un officier faisait changer ce que son prédécesseur avait fait faire, et ce zèle ne pouvait s'accommoder ni avec l'économie que le ministre entendait, ni avec la réserve que la pénurie des finances, à cette époque, forçait de mettre dans les approvisionnements et dans les travaux.

L'installation du nouveau régime se fit cependant en exécution de l'ordonnance. Les divisions de vaisseaux à affecter à chaque régiment furent tirées au sort. La répartition fut ainsi établie :

Division de Toulon.

Le Languedoc,	vaisseau	de 80	canons.	
Le César,	—	74	—	
Le Marseillais,	—	id.	—	
L'Hector,	—	id.	—	
Le Guerrier,	—	id.	—	
Le Fantasque,	—	64	—	
Le Hardi,	—	id.	—	
Le Caton,	—	id.	—	
L'Atalante,	frégate	de 26	canons	de 12.
La Sultane,	—	id.	—	12.
La Gracieuse,	—	24	—	12.
La Topaze,	—	id.	—	8.
La Sardine,	corvette	14	—	6.
Le Singe,	chebec	20	—	8.
Le Séduisant,	—	id.	—	6.
Le Rusé,	—	18	—	6.
L'Éclair,	barque	18	—	6.
La Salamandre,	bombarde	8	—	6.

Division de Marseille.

Le Tonnant,	vaisseau	de 80	canons.	
Le Destin,	—	74	—	
La Bourgogne,	—	id.	—	
Le Zélé,	—	id.	—	
Le Souverain,	—	id.	—	
Le Vaillant,	—	64	—	
La Provence,	—	id.	—	
Le Sagittaire,	—	50	—	
La Chimère,	frégate	26	—	de 12.
L'Engageante,	—	id.	—	12.
La Pléiade,	—	26	—	8.

La Mignonne,	frégate de	26	canons de	8.
La Flèche,	corvette	18	—	6.
Le Caméléon,	chebec	20	—	8.
Le Renard,	—	id.	—	8.
Le Serpent,	—	18	—	6.
L'Hirondelle,	barque	18	—	6.
L'Etna,	bombarde	8	—	6.
La Tempête,	—	id.	—	6.

Aussitôt après le tirage, les inventaires et les clefs des magasins particuliers devaient être remis aux majors de la marine, qui ne voulurent se charger de rien qu'après une vérification scrupuleuse qui exigea du temps. Les remises se firent à compter du 1er août.

Il resta quelques bâtiments, qui ne furent pas compris dans la répartition, et qui demeurèrent jusqu'à nouvel ordre, comme auparavant, aux ordres de l'intendant et à la disposition du capitaine du port; ce furent :

Le Protecteur,	vaisseau de	74	canons.
Le Triton,	—	64	—
Le Lion,	—	id.	—
L'Aventurier,	—	id.	—
La Tampone,	gabare.		

Des drapeaux furent envoyés de Paris aux commandants des régiments. Le droit de remplir la cérémonie de leur bénédiction fut disputé par le grand vicaire du diocèse et le chef du clergé de la cathédrale. M. de Bompar, pour couper court à toute discussion, les fit bénir par le supérieur des récollets, chef des aumôniers de la marine.

Dans leur premier empressement, les commandants des régiments avaient demandé que le nombre des ouvriers de la corderie fût augmenté, afin de pourvoir au commétage de toutes les manœuvres qui manquaient pour compléter la garni-

ture de tous les bâtiments. Le ministre approuvait fort ce parti ; mais il lui fut répondu que cette proposition, qui s'annonçait comme avantageuse, avait avec elle de grands inconvénients. Depuis longtemps il était reconnu qu'il serait infiniment préjudiciable d'approvisionner les magasins des vaisseaux de toutes leurs manœuvres, parce qu'elles s'échauffent dans les magasins en peu de temps, et qu'elles seraient détériorées au moment d'en faire usage. C'est par cette considération que les officiers du port n'entretenaient qu'une certaine quantité de câbles, grelins et manœuvres de différentes proportions, et propres à être distribués indifféremment aux vaisseaux que l'on armait ; que même l'usage économique était de faire servir, avant tous autres, les cordages, câbles et grelins les plus anciennement fabriqués, en quelque magasin qu'ils se trouvassent de bâtiments de même rang. Ces raisons, inaperçues d'abord du ministre, durent le frapper, et, en effet, il fit borner le nombre des assortiments complets à ceux de deux ou trois vaisseaux de chaque rang, avec la précaution d'entretenir toujours un approvisionnement de fil de carret, pour les remplacements successifs, et même pour des armements plus étendus. Les garnitures des frégates et bâtiments légers qui armaient plus fréquemment, et étaient moins dispendieuses, devaient seules être maintenues complètes.

Le ministre ordonna de plus qu'une partie des manœuvres serait conservée à l'atelier de la garniture ; c'était rétrécir l'importance des magasins particuliers ; mais il alla plus loin à cet égard, car il fit bientôt connaître qu'il n'entendait pas qu'on renfermât dans les magasins particuliers, ou qu'on laissât à bord des vaisseaux les canons, les mâts, les futailles, les ancres, etc., par la raison que ces objets servaient dans l'occasion à d'autres bâtiments ; il ne fallait pas non plus les embarrasser de la plus grande partie des outils et ustensiles des différents maîtres, qui devaient être mieux conservés dans les ateliers, ou dans les magasins qui leur étaient propres. Ren-

fermer dans chaque magasins particulier tous les effets d'armement de chaque bâtiment, serait se priver sans nécessité de les employer suivant les circonstances. Le ministre, en raisonnant ainsi, se reposait sur l'intendant pour veiller à ce qu'il y eût toujours de ces objets, selon les armements à faire et les fonds à affecter. « D'ailleurs, ajoutait-il, aucun des ateliers, » des magasins et même des registres que l'on y tient, ne » doit être fermé pour les officiers qui voudraient inspecter ou » s'instruire, chacun d'eux pouvant, dans toutes les occasions, » se procurer les renseignements qu'il désirerait pour remplir » le service dont il était chargé. »

On sent, à la fin de ces paroles, combien l'administration était devenue subalterne; mais elles ne suffisaient pas. L'instruction du 14 juin donnait lieu à des interprétations d'après lesquelles les officiers militaires cherchaient à s'isoler, et à éloigner les administrateurs mêmes des objets d'administration. Ils prétendaient que les désarmements devaient se faire sans que l'administration intervînt; pourquoi, en effet, interviendrait-elle, tandis que les objets d'armement, qu'ils fussent sur les vaisseaux ou dans les magasins, ne sortaient pas de leurs attributions ? Ils ne voulaient pas que les maîtres des constructions et des ateliers rendissent aucun compte ni à l'intendant ni aux commissaires ; les régiments s'entendaient entre eux, et dans une assemblée tenue à Brest, chez le major général, il avait été délibéré qu'il serait défendu aux maîtres (quoiqu'ils fussent toujours les subordonnés directs de l'intendant) de donner connaissance à l'administration des travaux faits et des matières consommées. Les chefs d'atelier ne pouvaient faire aucune demande sans qu'ils l'eussent visée : ils agissaient en cela avec la plus grande méfiance. Le droit d'inspecter, même à tout moment, les écritures tenues d'après les règlements ne leur suffisait pas ; ils voulaient qu'on fît des écritures pour leur être données. Ils s'opposaient à ce que l'intendant et le capitaine du port plaçassent et nommassent des

gardiens. Ils avaient exclu du conseil d'administration, même dans les affaires de construction et de travaux, l'ingénieur constructeur en chef [1].

M. de Boynes était obligé de s'élever contre ces prétentions et contre cent autres qui surgissaient tous les jours, et qui allaient plus loin que ce que l'ordonnance avait semblé admettre; car le pouvoir avait été abandonné aux mains du corps militaire; mais le ministre y voyait une désorganisation plus grande qu'il n'avait prévu, et il tâcha plus d'une fois de retenir par des explications ce qu'il avait livré en grand. Il disait et répétait souvent que les fonctions des militaires consistaient dans l'inspection qu'ils devaient avoir sur les différents travaux conformément à l'ordonnance du 18 février et à l'instruction du 14 juin, et que celles de l'administration subsistaient telles qu'elles avaient été prescrites par l'ordonnance de 1765, qui restait dans sa vigueur en tout ce à quoi il n'avait pas été dérogé. Il finissait ordinairement par cette formule dans laquelle il se débattait, dont il avait fait un grand principe, que l'administration devait tout ordonner et le militaire tout inspecter. Il s'épuisait à recommander aux deux corps l'union, le concert, le secours mutuel. Mais l'accord n'existait à Toulon qu'entre le commandant et l'intendant, l'un las de ces controverses, l'autre cherchant à les apaiser. Leur exemple réussit cependant à amortir les dissensions; mais ce fut après que beaucoup de choses eurent été expliquées bien ou mal, car il était impossible de bien éclaircir des dispositions confuses et que chacun s'attribuait.

[1] L'article 20 de l'Instruction du 14 juin avait pu le faire entendre. L'ingénieur constructeur en chef n'était pas nommé dans la composition du conseil. Le ministre expliqua que cet article ne dérogeait pas à l'ordonnance du 25 mars 1765, dont l'article 15 porte expressément qu'il aura séance et voix délibérative. — Une autre exigence des officiers militaires avait été de faire remettre les billets de sortie des objets sortant de l'arsenal au sergent de garde. Le ministre répondit que l'article 547 de l'ordonnance de 1765 fixait cette attribution aux gardiens des issues, et qu'un sergent ne connaît point les objets et ne peut apprendre cette connaissance en vingt-quatre heures.

Ce qui est difficile à croire, c'est que le ministre avait fait un mérite à l'ordonnance de ses obscurités mêmes. Il écrivit le 20 décembre au comte d'Estaing, commandant à Brest, une lettre qu'il envoya dans tous les ports comme une instruction circulaire, et dont il suffira d'extraire un passage. « Rien n'est » si difficile, disait-il, que de fixer exactement les bornes de » deux autorités qui doivent en plusieurs rencontres être con- » currentes, et ce serait vouloir l'impossible que de prétendre » résoudre toutes ces questions et tracer une ligne de démar- » cation tellement invariable que, dans quelque circonstance » que ce fût, l'empiétement fût impossible. Ce point de per- » fection n'étant qu'une belle chimère, le parti le plus sage est » de laisser dans le nuage les bornes exactes de ces deux » autorités, et de réduire respectivement ceux qui en sont re- » vêtus à la crainte, non-seulement d'outre-passer ces limites, » mais même d'en approcher. Si vous parveniez à persuader » aux officiers militaires et à ceux d'administration qu'ils ne » doivent jamais essayer d'arriver au terme des pouvoirs qui » leur sont confiés, il n'y aurait jamais de discussion entre » eux; mais des vérités de cette nature ne se font pas aisément » sentir à la multitude; il faut les concentrer dans le plus » petit nombre d'individus possible, et vous penserez sûre- » ment, ainsi que moi, qu'il ne faut permettre aucune discus- » sion d'autorité qu'entre le commandant et l'intendant, » lesquels doivent réunir l'un tous les devoirs des officiers » militaires, l'autre tous ceux des officiers d'administration. »

On sent que M. de Boynes se débattait dans les difficultés qu'il avait créées; comprenait-il bien ce qu'il disait, et pouvait-il répondre sérieusement par de tels paradoxes, quand il est de principe que la première vertu des lois doit être la bonne définition et la clarté [1] ?

[1] Il est dit, dans un ouvrage imprimé peu après cette époque, intitulé *l'Espion anglais,* que M. de Boynes fut forcé d'écrire aux intendants une lettre servant de commentaire au texte; qu'elle était en forme d'excuse, écrite de sa

L'ordonnance devait bientôt subir une épreuve qu'on disait devoir être sa pierre de touche ; le ministre n'osa point l'y soumettre. Ce n'est pas de trouver des soldats pour les régiments que l'on fut en peine. Il n'avait été formé d'abord qu'un bataillon de chaque régiment ; les deux bataillons furent bientôt complétés ; chaque bataillon avait 800 hommes (1773), et il fallut enfin arrêter le recrutement. Mais, dans le mois d'avril 1773, l'ordre fut reçu d'armer une escadre d'évolution de douze vaisseaux et six frégates, que le comte d'Estaing devait venir commander. Il fut prescrit de faire cet armement en mettant de côté toutes les formes nouvellement établies ; il n'y eut pas à s'en étonner en vue des tiraillements qui pouvaient renaître et arrêter toutes choses, malgré les précautions de conciliation que le ministre avait prises. « J'ai engagé M. d'Es- » taing, écrivait-il à son frère (7 *avril*), à ne prendre d'autre » maison que la vôtre ; il est très-important qu'il règne entre » lui et vous le plus grand concert pour le succès des opéra- » tions dont il est chargé. Je suis très-persuadé qu'il arrivera » à Toulon avec toutes les dispositions que vous pouvez dé- » sirer, et qu'il trouvera également de votre part ce qui peut » contribuer à entretenir cette union. »

Les douze vaisseaux furent préparés avec beaucoup d'activité, en deux mois ils furent tous carénés, armés : vivres, eau, artillerie, tout était embarqué ; les équipages étaient assurés, lorsque, le 16 mai, le port reçut l'ordre de tout désarmer ; l'escadre aurait pu partir le 20. « Il ne nous reste donc plus, dit l'intendant, qu'à défaire cette grande besogne, ce qu'on ne verra pas dans le port sans beaucoup de regrets. »

Des contre-ordres furent envoyés sur la route pour faire retourner tous les matelots qui venaient. Sur 4,000 hommes levés en Provence et en Languedoc, il en était déjà arrivé

main, et faisant connaître d'une façon peu avantageuse le style et le génie de ce grand réformateur. Cette lettre est probablement celle dont il est donné ici un extrait.

plus de 3,000. Un contingent de 3,800 matelots ponantais avait été commandé; il en fut gardé 1,500 pour équiper les vaisseaux *le Protecteur*, *le Lion* et *le Triton*, qui n'étaient affectés à aucune escadre, et dont l'armement devait continuer sous les capitaines et officiers ponantais qui étaient venus les monter pour les conduire à Brest.

16 *mai*. — M. de Monteil, qui les commandait, envoya au ministre un mémoire que l'intendant appuya, pour obtenir que ces trois vaisseaux, qui seraient bien armés, bien équipés et bien conduits, ne fissent pas stérilement et tristement la route de Toulon à Brest. « On pense généralement ici, dit M. Gue- » dreville, que, pour l'instruction des officiers et des équi- » pages, pour l'honneur du pavillon français, il serait utile » que ces vaisseaux se montrassent dans les mers du Levant, » dussent-ils s'y disperser; cela prouverait du moins la faus- » seté de ce propos injurieux pour la marine du roi, qu'on se » plaît à répandre dans nos consulats qu'une puissance ambi- » tieuse et jalouse interdit jusqu'à cette promenade à nos gros » bâtiments, et ne nous permet de nous mesurer qu'avec les » forbans. Il est malheureux que ces propos se répandent au » moment où nous étions si bien disposés à prouver le » contraire. »

12 *juin*. — Le ministre, qui avait d'abord fait espérer qu'il aurait égard à la demande de M. de Monteil, affligea le port en répondant que le roi avait observé que l'apparition de ces trois vaisseaux ne contribuerait en rien à sa gloire, ni à l'avantage du commerce français; et il décida qu'ils seraient expédiés directement et séparément pour leur destination, avec recommandation de ne relâcher nulle part; que même ces vaisseaux seraient armés en flûtes; que, comme on avait besoin de canons à Toulon, ils y débarqueraient toute leur artillerie, à la réserve de 12 canons de la deuxième batterie, et qu'ils prendraient un chargement de pouzzolane. Les capitaines des trois vaisseaux représentèrent alors que le commandement des

vaisseaux expédiés en flûtes appartenait à leurs premiers lieutenants, et qu'ils se feraient une peine de les en priver. Il n'y avait de pouzzolane dans le port que pour un vaisseau, et il fallait en attendre. Le ministre, non sans quelque dépit, donna aussitôt l'ordre de désarmer sans délai *le Protecteur, le Lion* et même *le Triton,* mais l'armement de ce dernier était tout achevé. Il conserva seul sa mission et partit le 1er juillet.

Le Protecteur fut remis à la brigade de Marseille, à la place du *Souverain*, qui fut armé; celui-ci, chargé de 1,100 tonnes de pouzzolane, partit pour Brest le 12 septembre, commandé par un lieutenant de vaisseau; mais deux jours après, aux approches de Minorque, il démâta de son grand mât et de son mât de misaine. Cet accident, dans lequel il avait perdu quelques matelots, le força de rentrer, délié et faisant beaucoup d'eau. Dans cet état, jugé incapable de reprendre la mer, surtout à l'approche de l'hiver, il fut déchargé et désarmé. La pouzzolane fut expédiée à Brest par la gabare *la Tampone* et des bâtiments particuliers.

Le grand mât du vaisseau *le Souverain* était en bois des Pyrénées; un pareil accident venait d'arriver au vaisseau *le Zélé* et à la frégate *la Mignonne*, qui avaient eu des mâts de cette essence cassés pendant l'opération tranquille du carénage. Le conseil de marine convoqué fut d'avis de n'en plus laisser subsister sur aucun bâtiment.

Au désarmement de l'escadre, les vivres furent revendus; ce fut une perte pour la marine de la moitié de leur valeur; elle eut même beaucoup de peine à s'en défaire. Le biscuit ne pouvait être exporté dans les lieux circonvoisins de la ville sans une permission de l'intendant de la province, qui ne voulait pas la donner. Une grande partie de ce biscuit fut livrée en consommation à la chiourme. En faisant cette vente, M. Guedreville avait pris sur lui de recevoir en payement des ordonnances de 1770 et 1771, délivrées par la marine sur son arriéré. Ce qui l'avait déterminé cette fois à donner cette

faculté, c'était le discrédit dans lequel, disait-il, seraient tombées toutes les ordonnances de la marine, dont aucun porteur n'aurait trouvé à s'aider, si l'État lui-même avait refusé de les prendre en compensation.

Une frégate anglaise, *l'Alarme*, avait fait apparition de temps en temps à Toulon. Elle y était revenue pendant le désarmement de l'escadre. Son capitaine marqua quelque étonnement de voir qu'il restait trois vaisseaux armés, *le Protecteur*, *le Lion* et *le Triton*, qui pour lors étaient destinés a passer à Brest. On lui fit même tenir dans le public quelques propos assez hasardés à ce sujet. Il n'y a pas à douter, et cet espionnage le confirme, que le désarmement subit de l'escadre d'évolution et la timidité montrée dans l'expédition des trois vaisseaux n'aient eu pour cause la jalousie dominatrice de l'Angleterre, à laquelle avait en ce moment cédé la politique française.

M. de Bompar mourut le 23 février. Toute la marine se montra touchée de la perte de ce respectable commandant. M. de Guédreville écrivit au ministre qu'il avait fini en héros vertueux et chrétien. Sa mort était prévue ; dès que l'intendant en fut informé, il remit à M. de Saint-Aignan un paquet cacheté du ministre. M. de Saint-Aignan prit aussitôt le commandement, et toute la marine, dit M. de Guédreville, quoique dans la tristesse par la perte qu'elle venait de faire, lui a témoigné la plus grande satisfaction ; tout le monde applaudit à ce choix. — M. de Saint-Aignan était devenu grand-croix de l'ordre de Saint-Louis.

Dans le retour que fit le ministre vers l'administration, évidemment abaissée par l'ordonnance de 1772, il lui fut inspiré de donner quelque relief au corps qui la dirigeait. Il y avait, selon lui, trois sortes d'officiers de port : les uns appelés *officiers de port* proprement dits, qui dirigeaient les manœuvres et les mouvements ; les autres *commissaires de marine*, qui présidaient aux différents chantiers, ateliers et

magasins; les autres qui dirigeaient les constructions et les radoubs, nommés *ingénieurs constructeurs*. Mais tous étaient à ses yeux officiers de port. Il voulut leur en donner la dénomination générale, et n'en faire qu'un même corps sous les ordres de l'intendant, tout en conservant entre les individus la différence de dénomination de leur fonction respective. Il fit rendre une ordonnance à ce sujet en janvier 1774 ; il donna à tous le même uniforme, celui qu'avaient les officiers d'administration, et le même traitement à grade égal. Il crut avoir formé une unité, ce qui était une erreur, et n'avoir plus à faire pour toute la marine que deux distinctions : les *officiers de port*, disposant, ordonnant, dirigeant tous les ouvrages dans les ports ; les *officiers militaires*, inspectant tous les ouvrages dans les ports, et en faisant usage à la mer. Mais cette distinction, telle qu'elle était formulée, n'était pas acceptée, et M. de Boynes n'emporta de cet essai incohérent, et qui ne flatta la gloire de personne, que l'accusation étonnante qui lui est restée d'avoir voulu trop relever le corps des officiers de plume, et de l'avoir comblé des faveurs les plus grandes [1].

Mais les complications de formes, les écritures infinies et les assujettissements inutiles qui leur étaient imposés, finirent par rebuter la plupart des officiers, et nul n'insista, après la chute de M. de Boynes, pour le maintien de son œuvre.

[1] Des écrivains passionnés ont dit que le projet avait été formé de cantonner les officiers de marine avec les régiments, dans les villes intérieures du royaume, tandis que les officiers d'administration les remplaceraient pour le service et même le commandement des vaisseaux ; et que M. de Guédreville trouva mauvais qu'un commissaire de la marine refusât la proposition qu'il lui faisait de lui donner le commandement d'une frégate. Si cela n'était que faux, on pourrait peut-être le croire, mais ce n'était pas même vraisemblable. Tout ce qui vient d'être dit prouve jusqu'à la dernière évidence qu'une telle proposition était hors des facultés de l'intendant, et que la constitution donnée à la marine, l'émotion où étaient les officiers de vaisseau, possesseurs de tous les bâtiments même désarmés, ne pouvaient pas permettre d'y penser. Il est arrivé seulement qu'un sous-commissaire, le sieur Fournier, fut fait lieutenant de port; mais ce changement n'était pas une nouveauté dans la marine, il pouvait s'accomplir sans sortir de l'autorité de l'intendant, et il y a loin de là à la pensée absurdement prêtée à M. de Guédreville.

M. de Boynes donna sa démission du ministère le 23 juillet; il eut pour successeur momentané M. Turgot, qui, passant au ministère des finances le 25 août, laissa le département de la marine à M. de Sartines. Bientôt parut l'ordonnance du 8 novembre 1774, qui annula celle du 18 février 1772, rétablit provisoirement le service sous le régime de l'ordonnance de 1765, et ordonna la remise des vaisseaux et des magasins à l'intendant de la marine et au capitaine du port ; en même temps, il fut prescrit de rétablir les comptes de situation des bâtiments, des agrès, etc., dans les anciennes formes, car depuis février 1772 il n'en avait été rendu que des comptes superficiels.

M. de Guédreville quitta l'intendance le 13 octobre par congé, et ne revint plus. Il avait, avant de partir, fait une proposition qui, après plusieurs années et malgré d'ardentes controverses, a fini par être adoptée : ce fut celle d'établir l'hôpital de la marine à la maison des Jésuites. L'organisation des gardes de la marine avait reçu une autre forme, et leur école était rétablie telle qu'elle était précédemment, dans les salles situées à l'intérieur de l'arsenal. Ce n'était qu'avec beaucoup de difficulté que la marine avait conservé la possession de la maison. L'évêque de Toulon la demandait pour y établir un séminaire, et l'inoccupation où elle était donnait de la force à ses instances. — L'hôpital actuel dans le port était déplorablement placé ; il était mortel pour les blessés qui y entraient : toutes les maladies s'y perpétuaient. La proposition de M. de Guédreville répondait à un premier besoin; elle était d'une installation facile et peu dispendieuse. Il prémunit le ministre contre les propos qui pourraient lui revenir pour le détourner de ce projet, car il s'attendait à le voir fronder même par des officiers qui, mécontents de la suppression des gardes de la marine, regardaient cet hôtel comme le domaine de leurs enfants, et ne pouvaient souffrir de le voir changer en hôpital. Il était persuadé qu'il n'en résulterait ni mauvais air, ni mauvaise

odeur dans la ville, chose qu'il aurait lui-même le plus à redouter, étant le plus proche voisin du local. Ce projet fut accueilli par le ministre ; la décision était prise, mais l'éloignement de la marine de M. de Boynes le remit dès ce moment en question.

On doit à M. de Guédreville l'édification des bureaux établis depuis l'horloge jusqu'à la grande fontaine. C'étaient alors des baraques en bois, ayant pour fenêtres des châssis de toile ; depuis plusieurs années elles étaient délabrées et tombaient en ruines. Sur un plan que le ministre approuva, il y fut construit le bâtiment à un étage qui existe, où l'on plaça les directions du port, des constructions, le bureau du commissaire des chantiers, et les ateliers des sculpteurs, des menuisiers et des ferblantiers, qui depuis ont cédé leur place aux besoins agrandis des bureaux. Les bureaux du port étaient alors, depuis l'établissement de l'arsenal, dans l'espace à gauche de la porte d'entrée et en face du canal ; ils envisageaient le midi, et étaient séparés par un jardin d'un atelier de serrurerie qui faisait face au nord.

Les armements maritimes, à part l'armement avorté de l'escadre d'évolution, ne différèrent guère de ceux des années précédentes. Les frégates et corvettes continuèrent leurs croisières. Les permutations des garnisons de la Corse occasionnèrent de nouveaux transports. La station française, dans le Levant, était constamment entretenue par 5 frégates ou corvettes, pour garantir le commerce français des pirateries. *La Sardine* s'empara, en septembre, d'un forban. Pour mieux fouiller les anses et les petits ports des côtes suspectes, il avait été acheté à Malte 5 galiotes ou felouques; il en était attaché une à chaque frégate, qui la laissait en partant aux soins d'un des consuls de l'Archipel. Mais ces felouques furent trouvées très-incommodes; il était difficile, désarmées, de les tenir à la remorque; armées, il y avait risque de s'en séparer, et l'on prit quelques années après le parti de les vendre.

Si des corsaires barbaresques s'approchaient des côtes françaises, c'était pour y surprendre quelque bâtiment génois ou toscan. La France en portait ses plaintes, et il s'ensuivait des discussions qui quelquefois ne finissaient plus. Les puissances d'Italie essayaient pourtant de se protéger elles-mêmes, et, sur la fin d'octobre 1773, une action glorieuse pour une frégate toscane se passa dans le golfe de la *Mammeth*. Elle combattit 3 frégates et 2 chebecs du roi de Maroc. Une frégate et un chebec furent coulés bas ; une autre frégate se jeta à la côte ; la troisième fut prise et conduite à Livourne. Le second chebec seul s'était sauvé.

Des bâtiments légers de Brest venaient dans la Méditerranée pour l'instruction des officiers. Le même motif en faisait aller de Toulon dans l'Océan. *L'Alcmène*, frégate nouvellement construite, et *la Flèche* allèrent dans les colonies, visitèrent la Martinique, Saint-Domingue, la Jamaïque, et ne furent de retour qu'en juillet 1775. *L'Alcmène*, à son retour, fut trouvée considérablement piquée des vers, effet des mers qu'elle venait de parcourir.

Cette frégate avait été mise à l'eau le 14 juin 1774. Il fut observé à son occasion que l'usage avait été jusqu'alors de mettre une certaine quantité d'eau de mer dans la cale des bâtiments sur le chantier, avant de les chauffer, dans la vue de s'assurer si le calfatage était exact, et s'il n'y avait ni coutures ni gerçures de bordages, vides d'étoupe ; mais cette pratique remplissait mal son objet ; sur un chantier incliné, la partie de l'arrière subissait presque seule l'épreuve, et ensuite l'on trouva singulier d'imprégner la cale d'eau de mer, qui sèche difficilement, et d'y commencer une humidité capable d'occasionner de la fermentation dans le vaigrage. On renonça dès lors à cet ancien usage, de l'avis de tout le port.

M. de Boynes avait annoncé qu'il voulait mettre tous les moyens en œuvre pour arriver au perfectionnement de l'ar-

chitecture navale, et de la partie de cette science qui a pour objet d'assurer le service à la mer; que ce n'était pas assez que cette science fût cultivée en France par des académiciens célèbres et d'habiles constructeurs; qu'il était bon de bien connaître les principes et les pratiques reçus chez les diverses puissances maritimes, relativement aux dimensions des vaisseaux, à leur manière de les équiper et de les armer. Il recommandait, dans ce but, lorsqu'il viendrait des bâtiments étrangers à Toulon et à Marseille, de les examiner et de questionner prudemment les personnes aptes à donner des informations à ce sujet. M. de Bompar, en assurant au ministre qu'on servirait ses utiles intentions, lui avait répondu qu'au surplus les vaisseaux de France étaient ceux qui étaient alors les mieux construits et avec des qualités supérieures à ceux des autres nations; que tous les étrangers en convenaient; mais que malheureusement le roi n'en avait que trop peu, et qui souvent étaient négligés, faute de moyens pour fournir à leur entretien.

On était obligé de suspendre encore la construction du *Destin* et du *Caton*, commencés depuis quatre ans, qu'on craignait de voir dépérir sur le chantier; ils y avaient essuyé quelque radoub.

Deux vaisseaux, *le Flamand* et *le Ferme*, partis du port de Brest, avaient été envoyés au Grand Seigneur, qui en avait demandé pour la navigation de la mer Noire; ils lui étaient offerts en vente ou en présent, comme il l'entendrait. Ils étaient montés par des officiers marchands (*août*). Le sultan n'accepta que *le Ferme; le Flamand* revint à Toulon, où il fut désarmé. *Le Ferme* fut acheté pour 100,000 piastres, payées en lingots, qui furent apportés par la frégate *l'Atalante*, convertis en arrivant à la monnaie d'Aix, et employés tout de suite aux dépenses du port.

La patache du port marchand consistait, depuis quelques années, en une baraque en bois, soutenue dans l'eau par

des pilotis. Pendant un certain temps, les pilotis avaient été de mode ; ainsi l'on avait proposé de faire tenir les galères sur des pilotis, pour les empêcher de couler. Plus tard, au moment où nous sommes, le goût était de bâtir dans l'eau ; on venait de construire *la Pile*, au milieu du port vieux, que l'on se repentit bientôt d'avoir gâté par ce massif corps de garde. La patache en bois ne pouvant plus tenir, on se proposa d'en fonder une en maçonnerie ; un vieux ponton était prêt pour son encaissement. Mais le ministre rejeta cette idée, vu qu'un tel bloc de pierres aurait rétréci le port, et voulut qu'on mît une patache flottante. On prit, pour en tenir lieu, la vieille barque *l'Hirondelle*, qui datait de 1740, et qu'on avait fait servir sur mer autant qu'on avait pu, parce que c'était un excellent bâtiment, marchant très-bien.

On s'occupa plus que jamais de donner au port des bassins, ou un au moins, pour le radoub des vaisseaux. La nécessité en était si universellement sentie, que depuis 1732, où nous avons vu Duguay-Trouin y employer sans succès sa science et son influence, il ne s'était pas passé d'année sans que quelque projet eût été présenté. Il serait trop long et oiseux de les énumérer. Il est peu de recoins dans le port neuf et le port vieux, peu d'endroits sur la plage environnante, où les imaginations n'aient voulu créer des bassins, peu que l'on n'ait, pour essais, creusés ou sondés. Les plans ne sortaient guère de deux systèmes, encaissements ou écluses. Castigneau avait semblé un lieu éminemment propice ; pour plusieurs ses eaux abondantes devaient servir ; on se mit à y creuser en plus d'un endroit ; mais toujours, au contraire, ses eaux maîtrisaient les ouvriers, et Castigneau parut à la fin un terrain mal choisi.

L'ingénieur civil Verguin fit le plan d'une forme à bâtir à la Seyne. Il avait creusé près du rivage une fosse de 32 pieds de profondeur, sans trouver d'eau, et les sondages faisaient espérer qu'on pourrait aller aisément jusqu'à 50 pieds. Un bassin à la Seyne n'aurait pas coûté, disait-on, 30,000 livres,

parce qu'on n'aurait pas eu besoin de batardeau. Tous les suffrages se trouvèrent portés vers cet endroit.. Mais le ministre, d'accord avec l'intendant, préférait Toulon à la Seyne, même avec une dépense infiniment plus élevée, et n'eût adopté la Seyne qu'autant qu'il y aurait eu impossibilité physique de faire la construction au Mourillon, à Castigneau, ou dans l'intérieur du port.

Dans l'embarras dont on ne sortait pas, le port écoutait complaisamment toute personne qui offrait un projet, et il y en eut encore de tous côtés. Un menuisier nommé Pivot, homme assez intelligent, présenta le sien; ce plan parut ingénieux, assez bien conçu; il avait adopté le système d'un encaissement; mais l'exécution n'en paraissait guère adoptable, par la quantité immense de bois qu'il fallait y employer. Le zèle du sieur Pivot fut récompensé par une gratification. Il fut employé ensuite par l'ingénieur qui exécuta le bassin, et sa famille a prétendu plus tard que son plan lui avait servi et qu'il devait partager l'honneur que cet ingénieur en acquit.

Quoi qu'il en soit sur ce point, un plan fut présenté par l'ingénieur de la marine Groignard, en service alors à Rochefort. Son mémoire fut approuvé par l'Académie des sciences; il fut lui-même envoyé devant le conseil de marine à Toulon, où il expliqua son projet, qui y fut fort applaudi; M. de Saint-Aignan s'en montra surtout fort approbateur. L'adoption fut prompte, et on mit immédiatement la main à l'œuvre.

Ce projet consistait, comme beaucoup d'autres précédemment produits, dans la construction d'une caisse en bois, destinée à être coulée à l'endroit choisi pour l'édification du bassin, et dans laquelle on élèverait la maçonnerie. Pour faciliter la construction de cette caisse, et obvier aux résistances qu'eût présentées le lancement à l'eau d'une large masse, on établit un grand radeau soutenu par des barriques vides, et sur ce radeau furent élevés des chantiers propres à recevoir le fond de la caisse, à le calfater et consolider. L'approvisionnement de mâtures, toutes les filières de sapin, toutes les pièces

de 4, au nombre de plus de 2,000, furent mis à la confection du radeau. Tous les vieux cordages furent employés à les lier, sans qu'il y entrât un clou, afin de n'endommager aucune pièce. Le radeau se composait de 258 mâts bruts, rangés bout à bout et à côté les uns des autres, et traversés à angles droits par des rangs de filières qui s'élevaient de 4 pieds au-dessus des mâts.

Le bas de la caisse fait, et les côtés parvenus à une hauteur moyenne, le radeau fut aisément coulé en supprimant les barriques, et la caisse flotta sans efforts. Les côtés en furent achevés sur l'eau plus commodément ; elle devait avoir 300 pieds de longueur et 94 de largeur. M. Colomb, ingénieur en chef du port, homme très-habile et d'un caractère réfléchi, seconda et perfectionna pour ainsi dire le plan de M. Groignard. Il fit donner à la caisse 25 pieds de plus de longueur et 6 pieds de plus de largeur, pour ménager une espèce de batardeau à la porte, et procurer plus d'épaisseur à la maçonnerie.

Dans le temps qu'on travaillait à cette œuvre, de nouveaux projets surgirent. On en trouva plusieurs dignes d'éloge, mais le choix était fait. Leurs auteurs se plaignirent des tracasseries que M. Groignard leur suscitait, et à leur tour ne lui épargnèrent pas leurs oppositions. Les critiques, au reste, étaient générales ; MM. de Champorcin, de Fabry et Missiessy les avaient exprimées en plein conseil, et elles ne cessaient point autour de l'ouvrage commencé. M. Guédreville rendait compte plaisamment que le pourtour de cette immense machine au milieu du port neuf était la promenade la plus fréquentée de la ville ; que les plus ardents nouvellistes se détachaient quelquefois de l'arbre de Cracovie et de l'assemblée pour venir jouir de ce spectacle ; que beaucoup d'incrédules étaient déjà convertis : c'était déjà une première jouissance ; mais il s'en promettait une seconde, celle d'entendre ces mêmes incrédules assurer, après la réussite, que les procédés étaient si simples que quiconque en

aurait fait autant. « Cet établissement, disait-il une autre fois, » tant désiré quand on le croyait impossible, tant frondé de- » puis qu'on a trouvé le moyen de le faire avec succès et sans » demande d'argent, arrivera à sa perfection, et tout le » monde se réunira pour y applaudir. »

Cette facilité de faire un si grand ouvrage sans demande d'argent s'explique par un emprunt fait à la compagnie d'Afrique, qui fit l'avance de 1,200,000 livres, pour l'entreprise des bassins. Ce fut à la charge par la marine de lui en payer l'intérêt à 5 p. 100, et de lui abandonner une partie de l'arsenal de Marseille, pour la sûreté des intérêts et du capital. La compagnie, s'emparant de son gage, mit aux enchères le loyer de la partie de l'arsenal qui lui était assignée.

La construction de la caisse fit un grand vide dans l'approvisionnement du port en plançons de chêne. Elle fut bordée en bois de sapin, qui, venant à manquer tout à fait, furent cause d'un retard dans le travail. Cependant elle fut achevée et présentée le 2 août 1775, à l'emplacement convenu, à l'est du port neuf, sur un fond creusé jusqu'à 30 pieds. Il avait été pratiqué dans l'intérieur de la caisse huit compartiments indépendants, afin d'isoler toute fuite, et à mesure que ces compartiments, qu'abreuvèrent 32 pompes, se remplirent, la caisse coula. Le 6 août, elle était bien assise, sans la moindre inclinaison d'aucun côté. Pour l'assujettir parfaitement au fond et servir de lest, on y fit entrer les pierres de taille destinées à sa construction.

La bâtisse de la forme fut commencée en février 1776. Les différentes cases étaient étanches, et l'on n'avait aucun doute sur l'entière perfection de l'ouvrage. Il s'était répandu pourtant des bruits désavantageux; quelques filtrations de la caisse qui n'allaient pas à 4 pouces d'eau par jour firent dire qu'on ne pourrait bâtir à sec, que la caisse même serait soulevée par les eaux de la mer et par les sources du fond; vaines appréhensions! Cependant, le pompage de la filtration occupa beau-

coup, le jour et la nuit; mais enfin, en 1777, la maçonnerie était à peu près finie, et l'on espéra que dès le commencement de 1778 il pourrait y être mis un vaisseau. L'entrepreneur Romain avait été chargé de la maçonnerie.

L'intention avait été de faire une deuxième et une troisième forme, et de grands achats de bois se préparaient dans cette vue en Italie. On avait compté que la première ne coûterait que 600,000 livres. Mais la dépense absorbant l'emprunt fait à la compagnie d'Afrique, les moyens manquèrent. Le ministre prétexta d'ailleurs qu'il fallait attendre que le succès eût été bien constaté.

Dans le courant de l'été de 1773, des fièvres et des maladies s'étaient déclarées dans la ville; il mourut beaucoup de monde. Les atteintes furent si générales qu'il n'aurait pas été possible d'armer pendant les mois d'août et de septembre une escadre un peu considérable. Il ne serait pas resté sur pied le quart des équipages. Le mal reprit, mais moins violent, l'année suivante. Le maire et les échevins avaient avancé que cette maladie était principalement occasionnée par le parquet situé du côté de la boulangerie, où quelques bois étaient tenus dans une eau saumâtre; on avait accrédité cette allégation, et pourtant il n'y avait point en cet endroit d'exhalaison malfaisante, et aucun ouvrier de la boulangerie n'avait été malade. Mais pour ôter tout prétexte de reproche qui pût tomber sur la marine, parce que dans de pareilles circonstances, lorsque les imaginations sont frappées, les raisons n'ont plus de valeur, l'intendant fit faire quelques chargements dans les parquets, pour que les eaux y fussent moins stagnantes; et en rendant compte de ces incidents, il ajouta, non sans quelque raison, que les consuls, et avec eux les officiers de la place, avaient accusé le parquet, pour qu'on n'attribuât pas le mal à la mauvaise tenue des fossés, et à la malpropreté des rues; qu'au reste, lorsqu'il ne succéderait plus à un printemps pluvieux des chaleurs brûlantes et continuelles, première cause

des maladies de ce climat, la santé reprendrait son empire, et c'est ce qui arriva l'année suivante.

1775. — M. de Sartines tint le ministère d'une main ferme et intelligente. La marine lui doit beaucoup dans son développement, ainsi que dans sa réglementation, bien qu'il ait fait pencher toute la balance en faveur des officiers militaires, séduit par leur science, et entraîné par leur ambition et par la violence même dont ils usèrent pour s'emparer du gouvernement des arsenaux.

Pour donner du ressort à l'administration maritime, il fallait d'abord lui donner du crédit. Il fit la promesse d'une exactitude régulière dans les payements. L'acquittement qu'il commença à faire de l'arriéré produisit un bon effet, et fit obtenir tout de suite dans les fournitures des conditions plus favorables. Il résolut de faire connaître dans les ports, à la fin de chaque année, les époques précises où se feraient les distributions de fonds pour le service de l'année suivante. Ce plan surtout fut vu avec satisfaction, parce qu'il promit d'assurer la régularité des payements dans toutes les classes; on le voit continué pendant plusieurs années [1]. Attentif à suivre l'exécution de ses ordres dans les ports, et voulant lui-même n'être pas en arrière envers eux, il commanda qu'à la fin de chaque année on lui rappelât, par une note générale, les affaires sur lesquelles il n'y aurait pas eu de décision.

Il fit assembler les officiers de tous les services, pour examiner quels étaient les ouvrages du port qu'on pourrait mettre à l'entreprise, question controversable et qui ne peut être résolue de la même manière, ni pour tous les ouvrages, ni pour tous les temps. L'examen s'étendit sur tous les travaux. Le résultat scruté dans le conseil de marine contint des opinions

[1] Le projet de dépenses de 1776 fut de 5,499,775 liv.,
dont : 1,474,061 liv. pour les dépenses fixes,
4,025,714 pour les variables.
600,000 liv. seulement étaient accordées pour les ouvriers.

partagées. On s'y plaignit, pour repousser en beaucoup de cas le travail à la journée, du relâchement des ouvriers; mais, répondait-on, que de dégoûts ne leur a-t-on pas fait essuyer : privation de justes avancements, retards de payements, diminution de payes, réduction de jours de travail! De pareils expédients pouvaient-ils ne pas ralentir leur zèle et leur émulation, et ne se ranimeront-ils pas devant les sages dispositions prises par le ministre? — Cette question s'agrandit plus tard et reparaîtra.

M. de Sartines, avant d'arriver à la constitution de la marine, proposa diverses questions économiques dont plusieurs n'eurent leur bonne solution que dans la suite des temps; mais elles furent dès lors étudiées; elles portèrent sur les moyens de conserver les vaisseaux en leur faisant des toitures, sur l'avantage de construire les vaisseaux à couvert, sur la nature du lest, sur le chevillage, le doublage en cuivre et d'autres objets; surtout il reproduisit l'ancienne question tant agitée de la conservation des bois, et s'il ne fallait pas attribuer leur pourriture prompte au vieil usage de les mettre sous l'eau; il insista pour qu'elle occupât vivement l'attention. L'avis de tous les ports, à l'exception de quatre personnes, fut que les bois se conservaient mieux sous les hangars. Presque tous les officiers militaires, surtout M. de Saint-Aignan, condamnaient la méthode de les immerger. Le ministre pressa dès lors l'achèvement du grand hangar, à côté de la porte de l'arsenal, pour le remplir absolument de bois; il fit dresser et approuva le plan de deux hangars parallèles à la corderie, dont les fondations furent commencées, puis abandonnées; on objectait encore qu'on aurait engorgé le port et masqué le plus bel édifice de l'arsenal. Il fut prescrit de mettre des bois dans tous les endroits qui pourraient en recevoir, jusque dans l'enceinte de la fonderie et à l'abri de hangars provisoires, couverts de croûtes, pour apaiser l'ardeur du soleil et le grand hâle. Le terrain libre devant la corderie servait au débar-

quement des bois ; il ne suffisait plus ; on ne savait où mettre le champ de recette. M. Dasque trancha la difficulté en y appliquant le terrain du Mourillon, appelé le *cimetière des Turcs*. Il arrivait alors des bois en grande quantité d'Italie, du Dauphiné, de Bourgogne, de Franche-Comté ; il en refluait sur Toulon de plusieurs de nos ports de l'Océan ; il devait en venir d'Albanie vingt-cinq à trente chargements ; Castigneau était encombré.

La tranquillité commençant à s'établir en Corse, il y fut envoyé un charpentier à poste fixe, pour prendre connaissance de la qualité des bois qu'on pouvait tirer de cette île. Un traité fut passé avec le sieur Songis pour en extraire de l'intérieur 180,000 pieds cubes de haute futaie, pendant six années. Les pins laricio furent trouvés d'une grande beauté, ayant 100 et 120 pieds de haut, et jusqu'à 10 pieds de circonférence.

Le port de Brest et celui de Rochefort demandaient des courbants. Le ministre leur en fit envoyer de Toulon ; on profita de quelques bâtiments de Saint-Malo, qui faisaient leur retour de Marseille sans fret. Mais le port craignit de trop se dépouiller et de se voir chargé d'approvisionner Brest ; le ministre le rassura, voulant qu'il n'envoyât que ce qui ne serait pas nécessaire à ses propres besoins, et disant que, si tous les vaisseaux pouvaient être construits à Toulon, ils n'en seraient que meilleurs.

Septembre 1776. — Le ministre voulut que, lorsqu'une construction serait ordonnée, tous les ingénieurs et sous-ingénieurs du port y concourussent par leurs plans, qui seraient examinés par l'ingénieur en chef et ensuite par le conseil de marine. Le port objecta que cette marche mécontenterait ceux dont les plans auraient été rejetés. L'usage était, en ordonnant une construction, d'en charger un ingénieur ou sous-ingénieur qui en fournissait le plan. Mais le ministre répondit que la supériorité des talents de l'ingénieur en chef devait se montrer

dans l'examen des plans produits; que les talents ne doivent pas se mesurer tout à fait à l'ancienneté des services, et que la crainte d'un mécontentement particulier ne devait pas prévaloir sur le bien général qui résulterait d'un choix fait avec autant de publicité et d'impartialité qu'on devait en attendre du conseil de marine.

1775. — Les constructions furent conduites lentement : le port ne mit en chantier que la frégate *l'Aimable*, de 26; mais il s'occupa beaucoup de radoubs; six vaisseaux en essuyèrent de grands, entre autres *le Bourgogne* et *le Marseillais*, vaisseaux neufs.

Le ministre, voulant être constamment informé de la situation des vaisseaux, se les fit présenter divisés toujours en trois classes : 1° en bon état; 2° ayant besoin d'un radoub ordinaire; 3° ayant besoin de grosses réparations.

Sous le motif que les figures allégoriques qui étaient mises à l'avant des vaisseaux et frégates étaient d'une exécution longue et dispendieuse, et qu'elles pouvaient servir à les faire reconnaître de loin, il fut ordonné de ne mettre dorénavant pour poulaines que des figures de lions. C'était la mode dans les autres marines, et cette raison dit tout. Il écrivit de sa main qu'il désirait qu'il y eût peu de sculptures en général. Le siècle où l'on était n'était pas pour les arts le siècle de Louis XIV, où Puget et ses successeurs avaient si superbement décoré nos navires de ces sculptures, dont on a mis quelque gloire à conserver les fragments dans les musées.

La marine était réduite à s'approvisionner de chanvre étranger. La culture du chanvre avait été presque abandonnée en France. M. de Sartines chercha à faire revivre cette branche d'agriculture, de manière à satisfaire au moins aux besoins des ports; il pressa les intendants des provinces où le chanvre se cultivait de l'encourager; mais ceux-ci ne lui firent envisager que de bien loin le moment où l'on pourrait concentrer cette fourniture dans l'intérieur. Il fallut recourir au chanvre

du Nord tant que la paix dura, et plus fréquemment au chanvre d'Ancône.

Les armements maritimes ordinaires se grossirent cette année de ceux des vaisseaux *le Flamand* et *le Sagittaire*. Le premier, vaisseau de capacité, destiné pour l'île de France, fut armé en flûte. Il porta pour l'approvisionnement de la colonie des mâts, de l'artillerie et toutes sortes de munitions navales qui lui composèrent un fort chargement. Il partit de Toulon le 30 avril, passa à l'île de Ré, où il prit 300 hommes, et fit son retour, plus d'un an après, à Lorient. Le vaisseau *la Victoire* lui fut substitué; il vint de Lorient à Toulon, avec l'équipage provençal du *Flamand* et un chargement de pièces de construction.

Le Sagittaire, de 50, fut expédié pour la Martinique, avec un chargement de briques; il fallait y en envoyer un million. Ce vaisseau fut commandé par M. Préville le Palley, lieutenant de port à Marseille, qui s'était signalé dans la dernière guerre. Il partit avec un trop faible équipage de 60 hommes, et fit son retour au milieu de 1776.

Le commandant de la marine avait témoigné au ministre la *sensibilité* des officiers du département de Toulon à l'occasion de l'escadre d'évolution qui en 1775 avait été armée pour la seconde fois à Brest. Pour adoucir cette sollicitude, le ministre, dans le commencement de 1776, donna ordre d'armer à Toulon le vaisseau *la Provence* et quatre frégates, *la Sultane*, *l'Alcmène*, *la Pléiade*, *la Flèche*, sous le commandement de M. d'Albert, chef d'escadre, pour faire partie d'une escadre d'évolution qui sortirait encore de Brest, commandée par M. Duchaffault. Le duc de Chartres (depuis duc d'Orléans) vint à Toulon [1] mettre son pavillon sur le vais-

[1] Le ministre avait recommandé, d'après le désir du duc de Chartres, de ne lui faire aucune fête; mais le port de Toulon ne voulut pas rester en arrière du port de Brest, et on le reçut avec tous les honneurs qui lui étaient dus. Toutes les dames de la ville furent présentées à la duchesse de Chartres, à l'excep-

seau *la Provence*, et arrivé dans l'Océan, le porta sur *le Solitaire*, qui rentra à Brest avec une division formée sous ses ordres, suivie de près par l'escadre d'évolution. La division de Toulon s'en était séparée le 7 août, et repassant le détroit, était rentrée en rade. Elle devait y rester armée, mais après quelques semaines il y eut ordre au mois d'octobre de la désarmer.

Dans cet intervalle le ministre avait donné l'ordre de mettre huit vaisseaux en état d'aller à la mer, au mois d'août, avec toutes les frégates, corvettes et chebecs. Il fallut s'assurer des approvisionnements, et augmenter le nombre des ouvriers; il en fut appelé de Marseille. Ces levées d'ouvriers qu'on était accoutumé de faire, pour peu que le travail augmentât, contrariantes pour eux et nuisibles au commerce, n'étaient pas aussi utiles au service qu'il le semblait. L'ordonnateur exprima l'opinion que ce serait un grand bien de s'en passer, de n'en user que dans les cas de la plus urgente nécessité, en entretenant assez d'ouvriers dans l'arsenal pour suffire lorsqu'on n'aurait à armer que quelques vaisseaux.

Cet armement devait être tenu secret, mais était-ce possible, lorsque tous les officiers, tous les chefs de détail devaient nécessairement en être instruits, dans un port où l'on était très-libéral en spéculation? C'est ce que dit avec raison M. Dasque, à qui le ministre fit le repproche d'indiscrétion. Tout en se défendant, il s'excita assez pour représenter au ministre qu'à en juger par le rapport indifférent qui lui avait été fait en cette circonstance et beaucoup d'autres qui lui ressemblaient, il y avait à Toulon des personnes qui prenaient à sa conduite un intérêt majeur, dont il ne se serait pas cru dans le cas de les soupçonner.

La France alors songeait déjà qu'elle pouvait être appelée

tion de celles des officiers d'administration. Cette exclusion marquée que l'on fit éprouver au corps de l'administration leur fut très-sensible. — Une rotonde en bois avait été élevée en face de l'hôtel de ville pour un dîner et un bal. La pluie ne permit pas d'y rester. La princesse partit pour l'Italie le jour que le prince mit à la voile, le 30 avril.

à prendre parti dans les graves différends élevés entre l'Angleterre et ses colonies de l'Amérique septentrionale, qui venaient de se déclarer en état libre et indépendant. Convaincue de la nécessité d'entretenir sa marine sur un pied respectable, elle y travailla fermement. Le moment pourtant n'était pas encore venu de se montrer, et l'armement ordonné fut renvoyé à l'année suivante.

1776. — Depuis qu'il n'y avait plus de galères dans le port (elles étaient toutes retirées à Marseille), mais des maisons de force, on sentit la nécessité d'établir une autre police, et de faire des changements dans l'administration de ces dépôts. On travailla à l'établissement d'un bagne dans une partie des magasins, depuis la chaîne jusqu'à la jonction du rempart. Les comes et les sous-comes furent chargés de contenir les forçats aux travaux, où des caps ordinaires, peu au fait de leur conduite, n'avaient pas de puissance pour les commander. Les argousins avaient toujours à subir de fortes amendes pour les évasions; ils en étaient graciés le plus souvent, et, en une fois, il leur en fut remis pour 30,000 liv. On reconnaissait qu'ils ne pouvaient empêcher ces évasions, les forçats étant hors de leurs yeux, sur les travaux; mais c'était une vieille loi; avant de l'abolir, on l'adoucit encore, en réduisant l'amende à 30 livres.

La garde des forçats était toujours regardée comme un emploi déshonorant. Trois soldats vétérans du régiment d'Aunis s'étaient enrôlés dans le corps des pertuisaniers. Le comte Dulau, colonel d'Aunis, trouva que ces soldats, en embrassant ce nouvel état, avaient dérogé à celui qu'ils avaient quitté, et obtint une lettre du ministre de la guerre pour leur enjoindre de quitter cet emploi vil, sinon il leur déclarait que la plaque de vétérans leur serait ôtée, ainsi que la solde de retraite dont ils jouissaient. La logique de l'intendant ne put faire effet sur des esprits haut placés, mais si fort prévenus.

Il ne restait plus dans le bagne que trois ou quatre Turcs convertis, qui devaient être les derniers, car la résolution

avait été prise de ne plus avoir de Turcs sur les galères. On les laissait aller, à leur fantaisie, gagner leur vie comme ils pouvaient. La marine leur donnait seulement le toit du bagne pour abri, et la même ration en pain qu'aux forçats.

Une habitude qui ne serait pas dans nos mœurs était alors acceptée sans difficulté ; elle prouve qu'il ne faut pas toujours juger de ce qui était licite autrefois par ce qui ne le serait pas aujourd'hui. Peut-être aussi des coutumes qui autrefois étaient condamnées sont-elles devenues tolérables. La cantine de la chiourme, c'est-à-dire la vente du vin aux forçats, était donnée à ferme depuis un temps séculaire. Le droit à Toulon était de 42 sous par millerole (70 litres). La cantine de Marseille était affermée pour 15,000 livres. Ces produits, qui se partageaient entre les comes et les sous-comes, pendant l'activité des galères, étaient dévolus depuis quelques années en gratification aux officiers de la majorité de la marine ; un règlement fut dressé en janvier 1773 pour le partage de ces cantines, et pour éviter des discussions qui s'étaient élevées.

1775. — Des tolérances d'autre espèce et dans un autre ordre avaient été admises, dans ces temps où l'on était facile sur les faveurs. En voici un exemple : il surprendra moins si l'on fait attention qu'à quatre ans on pouvait être alors colonel. M. Verguin, chirurgien-major, demandait une place d'aide chirurgien pour son fils déjà élève, âgé de neuf ans. Le ministre trouva cette demande extraordinaire, et ne concevait pas qu'il eût pu prendre dès 1770 des espérances qu'on ne lui eût pas données, si on avait su que son fils n'avait que quatre ans. Mais il s'étonna davantage lorsqu'il lui fut répondu que la plupart des élèves et aides avaient été reçus et appointés dans un âge au-dessous de celui du fils de M. Verguin. Il faut, dit-il, qu'on ait supprimé entièrement le concours, ou que le népotisme en ait éloigné les aspirants externes, pour ne faire concourir que des enfants ; et il décida qu'à l'avenir, pour faire cesser un abus

aussi ridicule que préjudiciable au bien du service, on n'admettrait point d'élève chirurgien avant l'âge de quatorze ans, conformément aux règles pour les écoles de chirurgie [1].

1776. — Le ministre préparait une nouvelle constitution de la marine (28 *juin*); il y préludait en donnant aux officiers de vaisseau (14 *juillet*) une part prépondérante et assidue dans la conduite et l'examen des ouvrages de construction et de radoub, et dans toutes les recettes de munitions navales, avec le droit d'arrêter et de suspendre.

Les changements ne s'attendaient pas sans quelques jalousies; il y avait une fermentation plus apparente dans les plus jeunes têtes. Les gardes de la marine et les élèves commissaires, ci-devant élèves du port, se provoquaient; des coups d'épée furent donnés. Les élèves étaient considérés comme sans état, l'ordonnance du 8 novembre 1774 ayant supprimé leurs écoles, et rien n'ayant encore été prononcé sur leur constitution; ils portaient cependant l'uniforme que l'ordonnance du 1er janvier leur avait donné. Ces disputes furent représentées d'une manière différente au ministre. Les rapports de M. de Saint-Aignan portaient qu'on laissait vivre les élèves commissaires dans la licence, l'oisiveté et l'insubordination, que les disputes partaient d'eux. De l'autre côté, on pouvait attester que les gardes de la marine avaient le plus souvent agressé, et on n'avait qu'à invoquer leur réputation établie d'une turbulence telle, que personne dans la ville, de jour et de nuit, n'était à l'abri de leurs insultes. Cependant les élèves furent menacés, ils quittèrent l'uniforme bleu,

[1] Le nombre des chirurgiens était alors ainsi fixé :

1 chirurgien major, à.	2,400 fr.
1 aide-major	1,800
1 démonstrateur	1,400
18 chirurgiens ordinaires. .	2 à 1,200, 6 à 1,000, 10 à 800
10 seconds.	700 et 600
10 aides	480 et 360
10 élèves.	240

qui effarouchait les gardes, pour reprendre l'ancien uniforme gris [1].

Une ordonnance fut rendue le 1er décembre 1775, sur les officiers du port, dans le but, disait le ministre, d'éviter les inconvénients de leur mélange avec les officiers de vaisseau, et de les attacher plus particulièrement à leur service. Les officiers de la marine ne purent contenir leur joie, selon les expressions du commandant, à la vue de cette décision.

L'ordonnance du 27 septembre 1776 parut et ouvrit une voie nouvelle à la régie des arsenaux. M. de Saint-Aignan s'empressa d'écrire à M. de Sartines que cette ordonnance sortait évidemment des mains d'un ministre qui n'était occupé que du soin de rendre à la marine son premier lustre; que le corps, tiré d'une inaction qui le privait de donner des preuves de son zèle le plus vif pour le service du roi, le chargeait de lui présenter les assurances de sa bonne volonté et de son empressement à remplir ses devoirs.

Le ministre s'était borné à écrire circulairement qu'il avait fallu faire à l'administration des ports et arsenaux des changements que les circonstances rendaient nécessaires, et que la résolution avait été prise de faire diriger les travaux et les ouvrages mécaniques des ports par les officiers militaires de la marine qui s'en rendaient capables par la nature de l'éducation qu'ils recevaient dès leur entrée au service. Le préambule de l'ordonnance disait d'ailleurs que le roi s'était assuré que les officiers de la marine avaient acquis la théorie de l'archi-

[1] L'organisation de la marine, faite alors d'après l'ordonnance de 1765, donnait au département de Toulon, y compris les classes :

1 ordonnateur,
1 commissaire général,
13 commissaires, dont 1 contrôleur;
17 sous-commissaires,
26 élèves commissaires, dont 4 faisant fonctions d'écrivains;
20 écrivains,
2 garde et sous-garde magasin.

tecture navale, pour bien diriger la construction, le gréement et l'équipement des vaisseaux ; que la précédente constitution était propre sans doute au temps où elle fut adoptée, mais qu'elle ne pouvait être maintenue dans son entier, sans qu'on renonçât aux avantages de perfection et d'économie qui devaient résulter des lumières et des talents de ces officiers, et de l'intérêt qui liait leur propre gloire au succès des opérations des ports et à la conservation des forces navales.

L'ordonnance, en maintenant les titres de commandant et d'intendant, fit un partage différent de leurs attributions. Celles du commandant s'accrurent de l'administration des travaux, c'est-à-dire des constructions, des armements et désarmements, des mouvements du port, de tous les ouvrages s'exécutant dans les chantiers et ateliers, de la garde et de la conservation des vaisseaux et bâtiments flottants. L'administration des denrées et matières, comprenant les marchés, les approvisionnements, la conservation dans les magasins et la distribution des matières ; les revues et la solde des officiers, des troupes, des gens de mer ; la levée et la police des classes ; l'administration des hôpitaux, des chiourmes, des bâtiments civils, furent le partage de l'intendant.

Ainsi les détails des constructions, du port et de l'artillerie passèrent sous l'autorité du commandant, et, bien plus, furent dirigés et conduits par des officiers de vaisseau de tous les grades, placés à leur tête ou attachés à chaque chantier ou atelier. Les officiers de vaisseau embrassèrent tout ; ils devinrent, du supérieur à l'inférieur, les ordonnateurs de tous les travaux. Les ingénieurs-constructeurs, les officiers du port furent placés, en chaque opération, sous leurs ordres immédiats. L'ingénieur en chef fut reculé à un quatrième rang, car il avait au-dessus de lui un directeur général, chef d'escadre, chargé de l'autorité supérieure des trois détails, ainsi qu'un directeur et un sous-directeur des constructions, tous les deux capitaines de vaisseau. Le capitaine de port fut abaissé d'un

degré de moins, car il resta le sous-directeur de son détail, dont un capitaine de vaisseau était directeur. Ni l'un ni l'autre ne furent membres du conseil de marine.

Une ordonnance du même jour régla de nouveau le rang des officiers du port. Le considérant de l'ordonnance portait qu'il était nécessaire, pour la facilité et l'harmonie des opérations, de réunir les officiers du port aux officiers de vaisseau, pour ne faire qu'un seul et même corps, mais dans cette union ils demeuraient toujours distincts d'eux, conservant leur titre originaire d'officiers du port, ne pouvant jamais passer à un autre détail, et étant portés sur les listes les derniers de leurs grades respectifs. C'était satisfaire toujours à l'opinion qui ne voulait pas le mélange.

La partie administrative des escadres et des bâtiments de guerre, en ce qui concerne les consommations de munitions et les revues des équipages, fut complétement attribuée au corps militaire. Les fonctions dont les commissaires et écrivains de la marine étaient chargés pouvaient être remplies, disait-on, avec plus d'avantage et d'économie par les officiers de la marine, faisant partie de l'état-major des vaisseaux. Une ordonnance particulière du même jour régla ce nouveau service des officiers à bord.

L'administration des ports, sous l'autorité de l'intendant, fut composée de cinq bureaux :

Bureau du magasin général,
— des chantiers et ateliers,
— des fonds et revues,
— des armements et vivres,
— des hôpitaux et chiourmes.

En même temps, le corps des officiers d'administration et des écrivains fut supprimé, comme ne pouvant subsister dans la constitution nouvelle, où il était pourvu, dit l'ordonnance de suppression, d'une manière plus simple et moins dispendieuse

aux parties du service dont lesdits officiers d'administration et les écrivains étaient chargés. A leur place furent institués un certain nombre de commissaires généraux et ordinaires, de garde-magasins et de contrôleurs, pour suivre sous les ordres de l'intendant l'emploi des ouvriers et des matières, et tout ce qui pouvait avoir rapport aux différentes comptabilités. Le port de Toulon eut cinq commissaires pour gérer les cinq bureaux administratifs. Chaque année, devait être réglé le nombre des commis aux écritures et commis aux appels, agents sans titres et ne pouvant représenter leurs chefs. L'ordonnance assura aux officiers d'administration qui ne pouvaient être conservés des pensions proportionnées à la durée de leurs services, et le ministre promit d'accorder aux intendants et commissaires qui seraient employés toute la considération que comportaient leurs fonctions importantes.

La direction des ouvriers et des travaux, la comptabilité, les rapports intérieurs, furent établis par de longues séries d'articles, parfaitement combinés pour le but de l'ordonnance, habilement écrits, où, quand on ne pensa plus aux anciennes luttes de corps, dans toutes les époques suivantes, on puisa de bonnes règles administratives. Pour le moment, l'ordonnance avait semblé annoncer un partage équivalent de l'autorité administrative entre le commandant et l'intendant, se complétant en quelque sorte l'un par l'autre, et un concours continuel de leur influence et de celle de leurs subordonnés respectifs dans tous les détails; mais l'action entraînante de l'ordonnateur des travaux devait bientôt effacer celle de l'ordonnateur des dépenses. Toute la dépense des ports consistant dans les travaux et les consommations, il n'y eut plus qu'une autorité, celle qui les ordonnait et non celle qui réglait la forme des délivrances et des payements; seulement ce fut un grand poids de moins pour l'ordonnateur réel des dépenses de n'avoir point à les calculer et à les payer; car au moment où il déterminait une augmentation d'ouvriers et des consom-

mations, il n'était point arrêté par l'embarras d'y pourvoir ni par le défaut des fonds assignés. Mais tout cela n'advint qu'au détriment de l'économie, qui était cependant une des grandes promesses de l'organisation nouvelle. L'intervention de l'intendant, a dit plus tard un administrateur élevé, ne pouvait être que contradictoire ou passive. Dans le premier cas, la contradiction eût été aussi dangereuse qu'inutile, car on ne pouvait lutter sensément contre l'esprit et les moyens de la loi, qui avait voulu que toutes les prérogatives, toute la prépondérance d'action et de direction, appartinssent au corps militaire. Elle était donc forcée d'être passive.

M. Dasque avait assuré que l'on trouverait dans les officiers d'administration toute la résignation que l'on pouvait attendre, et elle ne se démentit point [1]. M. Hurson, ancien intendant, fut chargé, comme commissaire du roi, de la mise à exécution du nouveau système dans les trois grands ports; l'ancien système devait être observé jusqu'à son arrivée. Il vint à Toulon en février 1777, et le nouveau régime commença dans les premiers jours de mars. « Je vois, écrivait-il, » beaucoup de liant dans ceux qui doivent le pratiquer. L'ac- » cord règne, et j'espère qu'il subsistera. »

Il subsista en effet, mais à peu près comme celui de deux adversaires dont l'un, plié sous l'autre, n'a plus la force de se relever. D'ailleurs la position était bien gardée à Paris (1777). Les auteurs de l'ordonnance avaient eu soin d'environner le ministre d'une direction et d'un bureau militaire, héréditairement conduits par un capitaine de vaisseau, qui commentait la loi de telle manière, que toutes les décisions interprétatives en retranchèrent tout ce qui restait d'influence à l'administration civile. Ainsi, s'il échappait à l'intendant de faire quelques timides observations, ou quelque demande d'explication (il paraît que les autres ports étaient beaucoup plus silencieux),

[1] M. Dasque écrivait ainsi dans les premiers jours de novembre. Il quitta le service le 21 du même mois, étant mis à la retraite.

elles étaient sévèrement repoussées. « Je ne puis voir sans » beaucoup de peine, répondit un jour le ministre (2 *sep-* » *tembre*), que le port de Toulon soit le seul d'où il ait été » demandé des explications sur l'ordonnance de 1776, et que » ces demandes proviennent de ce que, ne voulant pas assez » méditer cette ordonnance pour en saisir l'esprit, vos idées » se reportent toujours sur ce qui se faisait avant le nouveau » règlement. Souvenez-vous bien, disait-il encore, que je ne » changerai rien à l'ordonnance, et ce que vous proposez est » un changement, on *y tendrait insensiblement.* »

M. de Saint-Aignan, qui avait une correspondance rancunière, et plus de privilége que d'autres de s'expliquer rudement au ministre, lui répondit que ce n'est pas lui qui voudrait faire des représentations déplacées sur l'ordonnance; qu'on répondait mal aux vues du ministre et à celles des officiers de la marine; mais qu'il était moralement impossible de changer certains caractères, dont l'habitude était de semer la discorde (M. Lemoyne, commissaire général, faisait alors fonction d'ordonnateur). « L'on cherche à déprécier notre zèle, poursuivait-il au ministre, mais soyez persuadé que jamais le service ne s'est fait avec plus de précision et d'activité, et nous y trouvons trop d'avantages pour être les premiers à contrevenir aux dispositions de l'ordonnance. »

Mais cette impulsion de zèle n'était pas dans l'esprit de tous, car plusieurs officiers, moins ambitieux et accoutumés à plus de tranquillité, sollicitèrent de se retirer. « Vous serez » sans doute étonné, écrivait M. de Saint-Aignan au ministre, » de recevoir autant de demandes de retraite, mais c'est un » grand soulagement pour le corps. » D'autres officiers, qui voulaient faire leur carrière, furent vivement contrariés d'être attachés à poste fixe aux trois détails de l'arsenal. Ils sollicitaient en vain d'être embarqués, même à leur tour de rôle; un refus constant leur était opposé. Ce fut un inconvénient avoué dès le principe; mais on sentait qu'il fallait agir ainsi,

pour ne pas désorganiser le service, et, disait-on, ne pas lui ôter son brillant.

Cette effervescence se calma avec le temps; l'ambition satisfaite se reposa; des difficultés, des impossibilités même se hérissèrent devant toutes les fonctions que les officiers de vaisseau avaient accumulées, et le débordement rentra dans son lit; seulement le corps des officiers garda, par sa tête, la suprématie à laquelle il aspirait et le commandement de tous les travaux. La guerre qui allait se faire, et qui fut longue et active, servit à tout le monde d'enseignement, et l'économie qui avait paré le considérant de toutes les ordonnances fut invoquée en sens contraire. Mais n'anticipons point.

Le ministre voulait des comptes fréquents; il demandait des états détaillés de la situation des directions, des travaux; il voulait complétement administrer de Paris. Les écritures augmentèrent considérablement, par conséquent les agents, et avec elles les dépenses. Dans l'intérieur du port, elles s'étaient accrues pour satisfaire à tout ce qu'exigeait la nouvelle ordonnance. Les commandants de la marine voulurent être au courant des moindres détails, même de la comptabilité, comme l'étaient les intendants; de là de doubles écritures presque pour toutes choses, même dans celles où les investigations pouvaient être le plus indifférentes; on surenchérissait sur l'ordonnance. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, il fut décidé qu'indépendamment du billet de sortie qui, conformément à l'article 90 de l'ordonnance, devait être donné aux Suisses établis aux portes de l'arsenal, pour être remis à l'intendant, il en serait donné un second au sergent de poste, pour le directeur général et le commandant. Le prétexte était d'empêcher que les Suisses ne se prêtassent à des intelligences nuisibles; mais c'était moins se méfier d'un portier, que prendre une part dans la surveillance attribuée à l'intendant.

Voici quels furent les principaux fonctionnaires du port de Toulon dans les deux ordres militaire et civil :

M. de Saint-Aignan, lieutenant général, commandant de marine.

Officiers des trois détails.

M. le chevalier de Fabry, chef d'escadre, directeur général.

Constructions.

MM. de Boades, capitaine de vaisseau, directeur.
de Laclue, — sous-directeur.
3 lieutenants de vaisseau.
3 enseignes de vaisseau.

Port.

MM. le chevalier Albert Saint-Hippolyte, capitaine de vaisseau, directeur.
Vidal de Lery, capitaine de port, sous-directeur.
3 lieutenants de vaisseau et de port.
3 enseignes de vaisseau et de port.

Artillerie.

MM. de la Marthonie, capitaine de vaisseau, directeur.
de Vialis, — sous-directeur.
5 lieutenants de vaisseau } pour les ateliers et les compagnies de bombardiers et d'apprentis canonniers.
5 enseignes de vaisseau }

Administration.

MM. Prevost de la Croix, intendant.
Lombard, commissaire général.
Possel,
Prévost de Langristin,
Tirol,
Brujas,
Lescalier,
Bertin, à Marseille,
Regnier du Tillet, en Corse,
} commissaires.

Bellestre, Crest, à Marseille,	comm. surnuméraires.
Mollière, contrôleur.	
Giraud, Barthès, à Marseille,	garde-magasins,

et les commissaires des classes dans les quartiers.

FIN DU TOME PREMIER.

TABLE DES SOMMAIRES.

LIVRE NEUVIÈME.

LIVRE DIXIÈME.

LIVRE ONZIÈME.

LIVRE DOUZIÈME.

LIVRE TREIZIÈME.

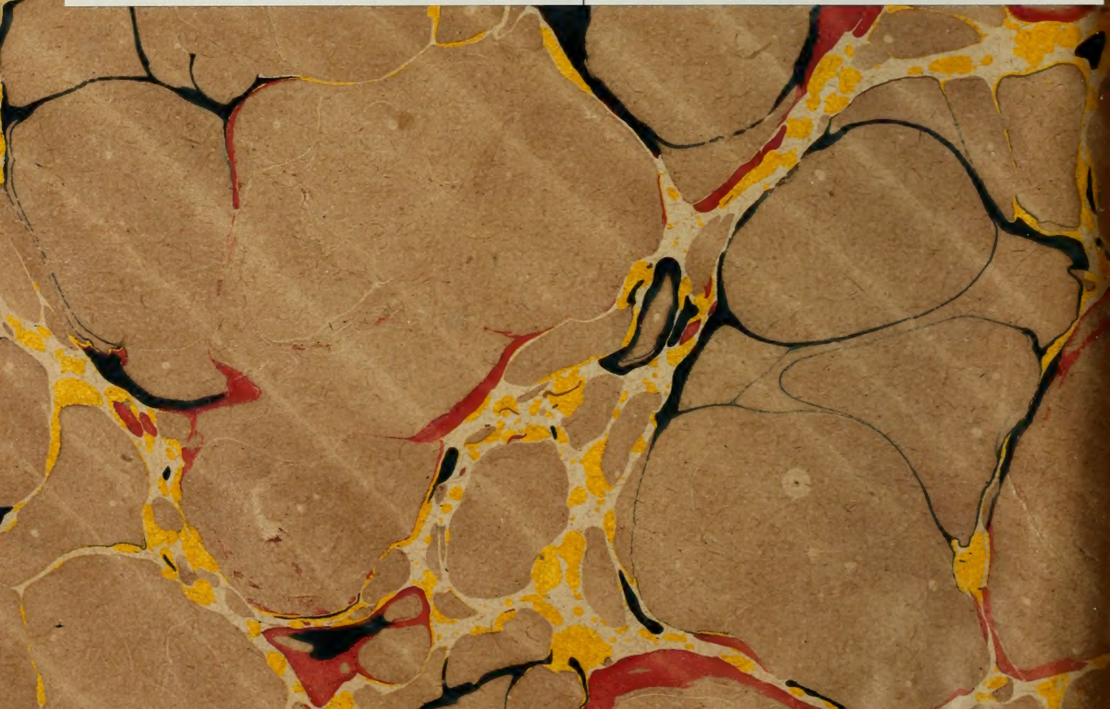
LIVRE QUATORZIÈME

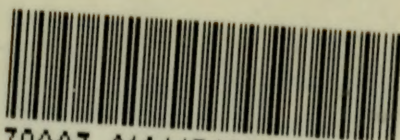
LIVRE QUINZIÈME.

LIVRE SEIZIÈME.

LIVRE DIX-SEPTIÈME.

FIN DE LA TABLE.




39003 014665607

